

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till trafikförsäkringslag och till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny trafikförsäkringslag. Genom lagen förnyas den nuvarande trafikförsäkringslagens struktur i sin helhet. Syftet med propositionen är också att undanröja de brister som framkommit i lagstiftningen. Tillämpningsområdet för den nya trafikförsäkringslagen är i huvudsak detsamma som för den gällande trafikförsäkringslagen. Trafikförsäkringslagen ska liksom nu gälla ersättning för person- och sakskador som orsakas av användning av motorfordon i trafik samt den trafikförsäkring som tecknas mot sådana skador. Förslaget innehåller inte några betydande ändringar i fråga om trafikförsäkringens grundläggande struktur, såsom försäkringsplikten, skadeersättningsprinciperna, ersättningsförmånerna eller försäkringssystemets verkställande. De föreslagna ändringarna ska klargöra och delvis förbättra försäkringstagarnas och de skadelidandes ställning och rättigheter. Propositionen innehåller också en begränsning i fråga om ersättning för trafikskador som gäller förare av fordon som deltar i motorfordonstävlingar.

Propositionen har som mål att genom en mer flexibel reglering av skadehistorieuppgifter, vilka utgör grunden för försäkringspremien, ge större möjligheter till produktutveckling hos försäkringsbolag och sålunda främja konkurrens mellan försäkringsbolagen. Därför införs inte de bestämmelser om överföring av skadehistorier och om prissättning av försäkringar som för närvarande ingår i social- och hälsovårdsministeriets förordning inte till alla delar i den nya lagen. Huvudregeln, enligt vilken försäkringsbolaget åläggs skyldighet att beakta skadehistorians effekt på privatpersoners trafikförsäkringspremier, föreslås dock bli bevarad.

Bestämmelserna om ersättningsförfarandet preciseras på flera sätt. Försäkringsbolagen ska bland annat betala ersättning snabbare än tidigare efter att de fått tillräcklig utredning för avgörande av ärendet. I systemet för verkställande av trafikförsäkringen föreslås vissa ändringar i syfte att säkerställa att lagstiftningen är förenlig med grundlagen.

I propositionen föreslås en separat lag om Trafikförsäkringscentralen. I den föreslagna lagen finns bestämmelser om skyldighet att höra till centralen samt om finansiering och förvaltning av centralen. Fördelningen av tillämpningsområdet mellan trafikförsäkringslagen och allmänna lagar som delvis tillämpas på trafikförsäkringar, såsom lagen om försäkringsavtal, försäkringsbolagslagen och förvaltningslagen, ska göras klarare. Propositionen innehåller ändringar i lagen om försäkringsavtal, försäkringsbolagslagen, lagen om utländska försäkringsbolag, produktansvarslagen, lagen om ansvar i spårtrafik, fordonslagen, lagen om trafikskadenämnden, i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården och i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2017. Bestämmelserna i 4 kap. i trafikförsäkringslagen, vilka gäller ersättning för sjukvårdskostnader avses dock träda i kraft så snart som möjligt efter att de blivit godkända och stadfästa.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	5
1 NULÄGE OCH BEDÖMNING AV NULÄGET	5
1.1 Lagstiftning	5
Allmänt	5
Trafikförsäkringsdirektiven	6
Tillämpning av lagen om försäkringsavtal	8
Tillämpning av allmänna förvaltningslagar	8
Fordons- och vägtrafiklagstiftningen	8
Tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen	8
Försäkringens giltighetsområde och tillämplig lag	10
Försäkringsplikten och fordon som ska försäkras	11
Försäkringsbolagets skyldighet att bevilja försäkring	12
Försäkringspremier	12
Försummelse av försäkringsplikten och försäkringspremien	13
Användningsförbud för fordon	14
Allmänna förutsättningar för trafikskadeersättning	14
Ersättningsförmåner	15
Nedsatt eller förvägrad ersättning	17
Fullkostnadsansvar för sjukvårdskostnader	17
Ersättningsförfarande	18
Regressrätt	19
Skaderegleringsrepresentanterna	20
Trafikskadenämnden	20
Ändringssökande och omprövning av beslut	20
Fördelningssystemet	21
Tillsyn över genomförandet	22
Försäkringsbolags likvidation och konkurs	22
Trafikförsäkringscentralen	22
1.2 Praxis	23
Försäkringsbolag, försäkring och försäkringspremier	23
Försummelse av försäkringspremien och försäkringsplikten	24
Trafikskador och utbetalade ersättningar	24
Trafikskadenämnden och domstolarna	25
Gröna kort-systemet	26
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	26
2.1 Allmänna mål och medel för uppnående av dem	26
2.2 De viktigaste förslagen	27
Lagstiftningens struktur och trafikförsäkringslagens skrivsätt	27
Trafikförsäkringslagens tillämpningsområde, definitioner och bestämmelsernas tvingande karaktär	29
Tillämpning av lagen om försäkringsavtal	30
Tillämpning av allmänna förvaltningslagar	30
Tillämplig lag vid vissa trafikskador	30

RP 123/2015 rd

	<i>Försäkringsplikten och fordon som ska försäkras</i>	31
	<i>Försäkringsbolagets skyldighet att bevilja försäkring</i>	32
	<i>Försäkringspremier</i>	32
	<i>Försummelse av försäkringspremien och försäkringsplikten</i>	33
	<i>Användningsförbud för fordon</i>	33
	<i>Ersättning för trafikskada</i>	33
	<i>Ersättningsförmåner</i>	34
	<i>Nedsatt eller förvägrad ersättning</i>	35
	<i>Fullkostnadsansvar för sjukvårdskostnader</i>	35
	<i>Ersättningsförfarandet</i>	36
	<i>Regressrätt</i>	36
	<i>Skaderegleringsrepresentanterna</i>	37
	<i>Trafikskadenämnden och rättelse av beslut</i>	37
	<i>Ändringssökande</i>	38
	<i>Fördelningssystemet</i>	38
	<i>Tillsyn över genomförandet</i>	39
	<i>Försäkringsbolags likvidation och konkurs</i>	39
	<i>Trafikförsäkringscentralen</i>	39
	<i>Tjänsteansvar</i>	40
3	PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	40
3.1	Konsekvenser för den offentliga ekonomin och myndigheternas verksamhet	40
3.2	Konsekvenser för försäkringsbolag och Trafikförsäkringscentralen	41
3.3	Konsekvenser för försäkringstagare och skadelidande	43
3.4	Genuskonsekvenser	43
4	BEREDNINGEN AV ÄRENDET	44
4.1	Beredningsskeden	44
4.2	Utlåtandena och hur de har beaktats	44
5	ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAT PÅ PROPOSITIONENS INNEHÅLL	45
	DETALJMOTIVERING	46
1	LAGFÖRSLAG	46
1.1	Trafikförsäkringslagen	46
	1 kap. Allmänna bestämmelser	46
	2 kap. Försäkring och försäkringspremie	51
	3 kap. Ersättning för trafikskada	75
	4 kap. Ersättning för sjukvård som ges i Finland	89
	5 kap. Ersättningsförfarandet och regressrätt	94
	6 kap. Fördelningssystemet	104
	7 kap. Särskilda bestämmelser	108
	8 kap. Ikraftträdande	118
1.2	Lagen om Trafikförsäkringscentralen	120
1.3	Lagen om ändring av 10 § i lagen om utländska försäkringsbolag	125
1.4	Lagen om ändring av 2 kap. 3 § och 3 kap. 8 § försäkringsbolagslagen	125
1.5	Lagen om ändring av lagen om trafikskadenämnden	125
1.6	Lagen om ändring av 16 § i lagen om ansvar i spårtrafik	125
1.7	Lagen om ändring av 52 § i fordonslagen	126
1.8	Lagen om ändring av lagen om försäkringsavtal	126
1.9	Lagen om ändring av 13 a § i produktansvarslagen	128

RP 123/2015 rd

1.10	Lagen om upphävande av 13 a och 13 b § i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården	128
1.11	Lagen om ändring av 13 och 15 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen	128
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER.....	128
3	IKRAFTTRÄDANDE	129
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	129
	LAGFÖRSLAGET	132
	1. Trafikförsäkringslag.....	132
	2. Lag om Trafikförsäkringscentralen.....	164
	3. Lag om ändring av 10 § i lagen om utländska försäkringsbolag.....	169
	4. Lag om ändring av 2 kap. 3 § och 3 kap. 8 § i försäkringsbolagslagen	170
	5. Lag om ändring av lagen om trafikskadenämnden.....	171
	6. Lag om ändring av 16 § i lagen om ansvar i spårtrafik	172
	7. Lag om ändring av 52 § i fordonslagen.....	173
	8. Lag om ändring av lagen om försäkringsavtal	174
	9. Lag om ändring av 13 a § i produktansvarslagen.....	175
	10. Lag om upphävande av 13 a och 13 b § i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården.....	176
	11. Lag om ändring av 13 och 15 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen.....	177
	BILAGA	178
	PARALLELLEXTER	178
	4. Lag om ändring av 2 kap. 3 § och 3 kap. 8 § i försäkringsbolagslagen	178
	5. Lag om ändring av lagen om trafikskadenämnden.....	180
	6. Lag om ändring av 16 § i lagen om ansvar i spårtrafik	182
	7. Lag om ändring av 52 § i fordonslagen.....	183
	8. Lag om ändring av lagen om försäkringsavtal	185
	9. Lag om ändring av 13 a § i produktansvarslagen.....	187
	11. Lag om ändring av 13 och 15 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen.....	188

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge och bedömning av nuläget

1.1 Lagstiftning

Allmänt

Trafikförsäkringen är en lagstadgad skadeförsäkring, vars syfte är att ge ett omfattande försäkringsskydd mot sak- och personskador som drabbar skadelidande vid användning i trafik av motorfordon. Samtidigt ger trafikförsäkringen ett omfattande ansvarsförsäkringsskydd för dem som orsakat en skada mot skadeståndsansvar som annars skulle uppstå för dem. Det är enligt lagen obligatoriskt att teckna en trafikförsäkring på grund av den förstörade skaderisk som användning av motorfordon är förenad med. Försäkringsplikten gäller motorfordonets ägare och innehavare, vilka genom försäkringspremierna finansierar de ersättningar som betalas till de skadelidande. Försäkringen är fordonsbaserad så att försäkringen är i kraft oavsett vem som framför fordonet. Från trafikförsäkringen ersätts utöver person- och egendomsskador som orsakats andra till följd av motorfordons användning i trafik också personskador hos föraren av det fordon som orsakat skadan. Trafikförsäkringen har sålunda i huvudsak karaktären av ansvarsförsäkring men är också delvis en personförsäkring. Sakskador som drabbar fordonets ägare och innehavare ersätts inte från det aktuella fordonets trafikförsäkring.

De ersättningar som betalas från trafikförsäkringen grundar sig direkt på lag, och försäkringsbolaget kan inte t.ex. överföra på försäkringstagaren förpliktelser som är strängare än vad som anges i lagen, eller avtala om ersättningsförmåner som är mindre än de som anges i lagen. Trafikförsäkringen är sålunda när det gäller innehållet i försäkringsskyddet likadan i alla försäkringsbolag. Försäkringsbolagen, Statskontoret och Trafikförsäkringscentralen har i uppgift att sörja för genomförandet av försäkringssystemet. Trafikförsäkringssystemet grundar sig till flera delar på Europeiska unionens lagstiftning.

Trafikförsäkringslagstiftningens struktur

Finlands första lag om lagstadgad trafikförsäkring, lagen angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon, stiftades 1925. Lagen upphävdes genom bilansvarighetslagen som trädde i kraft 1938. Bilansvarighetslagen ersattes av trafikförsäkringslagen (279/1959) som trädde i kraft den 1 januari 1960 och som fortfarande är i kraft. Utöver trafikförsäkringslagen regleras trafikförsäkring av lagen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån (875/1971, nedan *indexlagen*) och lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen (626/1991, nedan *rehabiliteringslagen*). trafikskadenämndens verksamhet grundar sig på lagen om trafikskadenämnden (441/2002). På försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet tillämpas försäkringsbolagslagen (521/2008) och lagen om utländska försäkringsbolag (398/1995).

Flera förordningar har utfärdats med stöd av trafikförsäkringslagen. Dessa är trafikförsäkringsförordningen (324/1959), förordningen om tullverkets åligganden vid trafikförsäkring av motorfordon som införts till landet för tillfälligt bruk (456/1995), social- och hälsovårdsministeriets förordning om grunderna för statistikföring av försäkringar och skador enligt trafikförsäkringslagen samt om det system med premienedsättningar på basis av skadefria år och premiehöjningar till följd av skador som tillämpas på försäkringspremier (512/2002, nedan *bonusförordningen*), statsrådets förordning om utseende av skaderegleringsrepresentanten (956/2002), social- och hälsovårdsministeriets förordning om uträkning av det relationstal som avses i 18 b § i trafikförsäkringslagen, om grunderna för kalkylen och om betalning och redo-

RP 123/2015 rd

visning av andelar som gäller fördelningssystemet (1370/2006) samt förordningarna om trafikförsäkerhetsavgiften, av vilka den senaste gäller 2015 (1294/2014). Utöver trafikförsäkringslagen regleras Trafikförsäkringscentralens verksamhet av förordningen med stadgar för trafikförsäkringscentralen (1627/1993, nedan *förordningen om Trafikförsäkringscentralens stadgar*). Förordningen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån (876/1971) har utfärdats med stöd av indexlagen. Statsrådets förordning om trafikskadenämnden (551/2002) har utfärdats med stöd av lagen om trafikskadenämnden (441/2002).

Trafikförsäkringslagen och de förordningar som utfärdats med stöd av den har ändrats flera gånger efter att de stiftades. Ändringarna har dock inte grundat sig på en övergripande bedömning av lagens funktion och reformbehov i anslutning till den, utan de har i huvudsak berott på ändringar i den övriga nationella lagstiftningen och på genomförande av Europeiska unionens trafikförsäkringsdirektiv. Trafikförsäkringslagens tillämpningsområde samt de viktigaste principerna i försäkrings- och ersättningsverksamheten har i huvudsak bevarats oförändrade sedan den nuvarande trafikförsäkringslagen trädde i kraft. Till följd av lagändringar är trafikförsäkringslagen på flera punkter svårbegriplig. Dessutom är lagstiftningen om vissa förfaranden vid försäkring och ersättning bristfällig när det gäller rättigheterna hos försäkringstagare och skadelidande. Trafikförsäkringslagens paragrafer har inga rubriker, paragraferna finns delvis i en inkonsekvent ordning och i lagen ingår mycket få definitioner på begrepp och termer som används i den. Dessa brister påverkar lagens läsbarhet.

Den lagstiftning som delvis tillämpas på trafikförsäkring eller som annars påverkar den har ändrats avsevärt utan att det i trafikförsäkringslagen har införts alla de ändringar som dessa ändringar förutsätter. Regleringsnivån i trafikförsäkringslagen och de förordningar som utfärdats med stöd av den motsvarar inte heller till alla delar kraven i grundlagen, liksom inte heller bemyndigandebestämmelserna eller bestämmelserna om förfarandet. T.ex. 18 a § som gäller trafikförsäkerhetsavgiften uppfyller inte alla krav som gäller för skattelagar.

På trafikförsäkringsavtal tillämpas lagen om försäkringsavtal (543/1994), om inte något annat föreskrivs i trafikförsäkringslagen. De allmänna principerna för ersättning för trafikskador och de ersättningsförmåner som betalas på grund av dem grundar sig i huvudsak på bestämmelserna i skadeståndslagen (412/1974). På bestämmelser och förfarande som iaktas i trafikförsäkring påverkar direkt eller indirekt också de allmänna lagar som gäller för motorfordon, såsom fordonslagen (1090/2002) och lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). Också vägtrafiklagen (267/1981) och terrängtrafiklagen (1710/1995) samt de förordningar som utfärdats med stöd av dem har en stor betydelse vid ersättning för trafikskador, eftersom ansvar för trafikskador och ansvarsfördelningen mellan olika försäkringar delvis bestäms utifrån dessa bestämmelser.

Trafikförsäkringsdirektiven

Europeiska unionens lagstiftning om trafikförsäkring har utvecklats småningom. Regleringen har ansetts vara särskilt viktig för den skadelidande. Regleringen har stor betydelse också för försäkringsbolagen. Målet med regleringen är att också främja fri rörlighet för personer och fordon och att samtidigt också stärka den inre marknaden för Europeiska finansiella tjänster. Sammanlagt har sex direktiv utfärdats, av vilka det sista, det s.k. kodifieringsdirektivet, upphäver de tidigare fem direktiven och deras bestämmelser sammanslogs till ett enda direktiv.

Det första direktivet var rådets direktiv (72/166/EEG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, utfärdat 1972. Genom direktivet utvidgades bl.a. den trafikförsäkring som tagits för ett fordon i hemlandet så att den också täckte skad-

RP 123/2015 rd

dor som orsakats i en annan medlemsstat i enlighet med lagstiftningen i den stat där skadan inträffade.

Rådets andra direktiv 84/5/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon utfärdades 1983. I direktivet förutsattes bl.a. att det i varje medlemsstat skulle finnas en nationell garantifond som skulle ersätta skador orsakade av fordon som inte försäkrats eller av okända fordon.

Rådets tredje direktiv 90/232/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon utfärdades 1990. Genom direktivet bestämdes bl.a. att en trafikförsäkringspremie som betalats i en medlemsstat ska täcka skador som inträffat på alla medlemsstaters territorium. Försäkringen ska också i alla medlemsstater trygga det försäkringsskydd som deras lagstiftning förutsätter eller det försäkringsskydd som den medlemsstat förutsätter, där fordonet har stadigvarande hemort, om detta försäkringsskydd är bättre.

Det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring var Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG från år 2000. Genom direktivet utsträcktes fritt tillhandahållande av gränsöverskridande skadeförsäkringstjänster att också gälla trafikförsäkring och det bestämdes att alla försäkringsbolag som beviljar trafikförsäkringar ska ha en skaderegleringsrepresentant i alla andra medlemsstater. Enligt direktivet ska i varje medlemsstat finnas ett informationscentrum, genom vilket skadelidande har möjlighet att få information om det fordon som varit delaktigt i en trafikskada och om dess försäkringsbolag.

Det femte direktivet var Europaparlamentets och rådets trafikförsäkringsdirektiv 2005/14/EG och direktiv om ändring av vissa tidigare utfärdade direktiv, vilket antogs 2005. Genom direktivet bl.a. förbättrades den skadelidandes ställning också genom att införa bestämmelser om minimibelopp för försäkringsskyddet vid person- och sakskador.

Det senaste direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (nedan *direktivet*), vilket antogs 2009. I direktivet ingick inga nya materiella bestämmelser, utan genom detta s.k. kodifieringsdirektiv sammanfördes bestämmelserna i de övriga trafikförsäkringsdirektiven och de tidigare fem direktiven upphävdes. Genom direktivet harmoniserades innehållet i försäkringsplikten och förbättrades de skadelidandes ställning inom EU-området. Direktivet grundar sig på s.k. minimiharmonisering, varför det är möjligt att nationellt föreskriva om ett bättre försäkringsskydd än vad som krävs i direktivet. Den nationella lagstiftningen i Finland motsvarar direktivet och erbjuder till vissa delar ett mer omfattande försäkringsskydd än vad som krävs där.

Direktivet förutsätter endast en ansvarsförsäkring. Däremot förutsätter inte direktivet att försäkringen också ska omfatta skadevållarens, i allmänhet motorfordonets förare, egna skador. Med stöd av den gällande finska trafikförsäkringslagen är också föraren för det fordon som orsakat skadan under vissa villkor berättigad att få ersättning för personskador med stöd av den försäkring som beviljats för fordonet i fråga. Detta kallas det s.k. förarplatsskyddet. Till denna del är trafikförsäkringen i Finland betydligt mer omfattande än vad som krävs i direktivet och avviker från motsvarande lagstiftning i de flesta andra länderna i Europa. Bland EES-länderna täcks genom trafikförsäkringen förarens egna personskador med stöd av trafikförsäkringslagstiftningen utöver i Finland endast i Sverige och Norge.

Enligt direktivet ska medlemsstaten säkerställa att en trafikförsäkring har tecknats för sådana fordon vars stadigvarande hemort är på en medlemsstats territorium för att täcka det ansvar

RP 123/2015 rd

som fordonets användning eventuellt föranleder. I bestämmelsen tar man således inte uttryckligen ställning till om direktivet endast gäller skador som inträffar i vägtrafik. EU-domstolen har avgivit flera avgöranden om direktivets tolkning som medlemsstaterna ska beakta i den nationella lagstiftningen.

Tillämpning av lagen om försäkringsavtal

I princip tillämpas lagen om försäkringsavtal inte på lagstadgade försäkringar. Lagen om försäkringsavtal tillämpas dock på trafikförsäkringsavtal, om det inte i trafikförsäkringslagen ingår bestämmelser som avviker från lagen om försäkringsavtal. Trafikförsäkringslagen är således en speciallag i förhållande till lagen om försäkringsavtal. Bestämmelserna i lagen om försäkringsavtal är därför i stor utsträckning tillämpliga också på trafikförsäkring. I lagen om försäkringsavtal blir bestämmelserna om bl.a. följande saker tillämpliga: skyldighet att lämna uppgifter, begynnelsestidpunkten för försäkringsbolagets ansvar, betalning av försäkringspremien, skyldighet hos den som söker ersättning att framföra utredning och om att lämna falska uppgifter efter skadefallet. Eftersom bestämmelserna i lagen om försäkringsavtal har avfattats i synnerhet med beaktande av behoven i anslutning till frivilliga försäkringar och det i lagen inte uttryckligen anges vilka bestämmelser som är tillämpliga på trafikförsäkring, har tillämpligheten och effekten för trafikförsäkringen av flera bestämmelser i lagen om försäkringsavtal varit oklar i rättsligt hänseende.

Tillämpning av allmänna förvaltningslagar

Verkställande av trafikförsäkring har av hävd ansetts utgöra en offentlig förvaltningsuppgift där kraven på god förvaltning ska iakttas. Därför ska på trafikförsäkringsbolags verksamhet bestämmelserna i förvaltningslagen (434/2003) tillämpas, om inte något annat föreskrivs i trafikförsäkringslagstiftningen. I förvaltningslagen föreskrivs om grunderna för god förvaltning samt om det förfarande som ska iakttas i förvaltningsärenden. Det rådande rättsläget har dock delvis varit oklart i fråga om i vilken utsträckning man t.ex. i ersättningsförfarandet borde tillämpa förvaltningslagen och hur man på ett ändamålsenligt sätt kunde samordna de många olika lagars bestämmelser som är tillämpliga på förfarandet. Vid verkställande av trafikförsäkring tillämpas utöver förvaltningslagen också vissa andra allmänna lagar om förvaltning, såsom lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1991), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003). Också bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999) tillämpas i stor utsträckning på verksamheten i försäkringsbolag och i andra samfund som ansvarar för verkställandet.

Fordons- och vägtrafiklagstiftningen

I fordonslagen föreskrivs bl.a. om fordonsklasser, som är av betydelse vid fastställandet av trafikförsäkringspremien, och om att registrering av ett fordon förutsätter en trafikförsäkring. Fordonstrafikregistret innehåller uppgifter bl.a. om fordonets försäkringsbolag och om försäkringstagaren. Bestämmelserna i vägtrafiklagen och vägtrafikförordningen om trafikregler, trafikmärken, körrätt och trafikövervakning påverkar ersättningen för trafikskador, eftersom skyldigheten att ersätta trafikskador t.ex. i situationer där motorfordon kolliderar utöver med stöd av trafikförsäkringslagen också avgörs bestämmelserna i vägtrafiklagen. Detsamma gäller terrängtrafiklagen, som innehåller bestämmelser om framförande och användning av motorfordon i terräng.

Tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen

Uppfyllande av de villkor som gäller lagens tillämpningsområde avgör om ett skadefall som fordonets användning orsakar ska ersättas från trafikförsäkringen. Person- eller sakskada som

uppstår till följd av användning i trafik av motorfordon (nedan *trafikskada*) ersätts från den trafikförsäkring som beviljats för fordonet. I lagen ingår ingen allmän definition på vad som avses med användning i trafik, utan den har grundat sig på ersättnings- och rättspraxis. Den trafik som avses i trafikförsäkringslagen är dock begreppsmässigt mer omfattande än vad som avses med vägtrafik i vägtrafiklagen. Från trafikförsäkringen ersätts i praktiken de skadefall som uppstår i samband med sedvanlig användning av motorfordon. Ett motorfordon är i trafik, trots att det t.ex. skulle skuffas eller bogseras. Oftast är det också fråga om skada som orsakats av ett motorfordon i rörelse. Det att motorfordonet rör sig är dock inte ett absolut villkor för ersättning, utan motorfordonet kan anses ha använts i trafik också när det startar eller står.

Användning i trafik har preciserats i lagen genom att konstatera att ett motorfordon inte är i trafik i den bemärkelse som avses i trafikförsäkringslagen när det på en plats som är utanför trafiklederna används för arbete på gårdsbruk eller för väsentligt annat ändamål än person- eller godsbefordran. Ett fordon är inte heller i trafik när det förvaras eller repareras i garage eller reparationsverkstad eller på någon annan plats utanför trafiklederna, och inte heller när det på ett för trafik avskilt område används i tävlings-, övnings- eller experimentsyfte. De bestämmelser i trafikförsäkringslagen som begränsar tillämpningsområdet eller rätten att få ersättning har i rätts- och ersättningspraxis tillämpats snävt och sålunda till de skadelidandes fördel. Bl.a. skador som inträffar vid motorfordontävlingar ersätts i stor utsträckning.

EU-domstolen gav den 4 september 2014 ett avgörande i målet C-162/13, Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d. (publicerat i officiella tidningen C 156/24, nedan Vnuk-avgörandet), där den tog ställning till frågan om för vilken slags användning av motorfordon ansvarsförsäkring ska tecknas enligt direktivet. Utifrån avgörandet ingår i begreppet "användning av fordon" all användning av ett fordon som motsvarar dess sedvanliga användningsändamål. Sålunda kan i det nämnda begreppet enligt domstolen ingå att köra en traktor på ett gårdsbruks gårdsplan för att till hölagret flytta en släpvagn som fästs vid traktorn. Domstolen konstaterade i sitt avgörande att utvecklingen av unionslagstiftningen om obligatorisk försäkring påvisar att målet för unionens lagstiftare av hävd har varit att skydda offer för olyckor som fordon har orsakat och att EU-lagstiftaren också har stärkt detta skydd.

Jämfört med många andra medlemsländer i EU är tillämpningsområdet för den finska trafikförsäkringslagen omfattande och lagen tillämpas i regel även när fordonet används utanför allmänna vägar och andra trafikleder. Det att man från den finska trafikförsäkringslagens tillämpningsområde har avgränsat alla situationer där fordon används på ett område som är avskilt från trafik för arbete på gårdsbruk, är sannolikt dock inte förenligt med den tolkning av direktivet som domstolen har omfattat. Däremot torde de andra ovan nämnda preciseringarna av lagens tillämpningsområde, vilka gäller skador som inträffar utanför trafikleder eller på områden avskilda från dem, inte vara problematiska i detta hänseende. Denna bedömning stöds också av att de bestämmelser som klargör begreppet användning i trafik i gränsfall inom rättspraxis har tolkats snävt och sålunda till den skadelidandes fördel. Detta har i synnerhet gällt personskador. Således kan tillämpningsområdet för den finska trafikförsäkringslagen, med undantag för ovan nämnda begränsning som gäller gårdsbruk, anses vara förenlig med detta avgörande av EU-domstolen. Trots att avgörandet med undantag av den nämnda bestämmelsen inte påverkar de övriga bestämmelserna i lagen, ska avgörandet beaktas vid deras tolkning.

Trafikförsäkringslagen tillämpas också i landskapet Åland, eftersom lagstiftningsbehörigheten i fråga om försäkringsavtal enligt 27 § 11 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets behörighet. I propositionen ingår inte sådana frågor som på något annat sätt direkt skulle hänföra sig till rättsområden som hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

Försäkringens giltighetsområde och tillämplig lag

Trafikförsäringen för ett fordon som är försäkrat i en EES-stat eller i ett land som hör till Gröna kort-systemet gäller också i de övriga EES-staterna eller länder som omfattas av Gröna kort-systemet. Försäkringsbolagen kan dock begränsa giltighetsområdet för en försäkring i länder utanför EES-området som hör till Gröna kort-systemet. Sålunda är en i Finland beviljad trafikförsäkring i enlighet med den gällande lagen på basis av en enda försäkringspremie giltig på hela EES-området både som ansvarsförsäkring och som försäkring som täcker personskador som drabbat det aktuella fordonets förare. Europeiska unionens lagstiftning och Gröna kort-systemet beskrivs närmare nedan.

Det lands lagstiftning som ska tillämpas på ett trafikförsäkringsavtal bestäms i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (nedan *Rom I-förordningen*). Enligt Rom I-förordningen ska på försäkringsavtal tillämpas lagen i den stat som ålägger skyldigheten att teckna en försäkring. Sålunda ska den finska trafikförsäkringslagen tillämpas på trafikförsäkringsavtal för fordon vars stadigvarande hemort är i Finland.

Eftersom trafikförsäringen dels är en ansvarsförsäkring och dels, när det gäller förarplats-skyddet, en personförsäkring, är den lag som ska tillämpas på skadan beroende av om det är fråga om skadeståndsansvar eller om det är fråga om skada som fordonets förare orsakat sig själv. Det land vars lag ska tillämpas på en trafikskada i situationer där den stadigvarande hemorten för det fordon som orsakat skadan är i ett annat land än det land där skadan inträffade, bestäms i regel utifrån Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (nedan *Rom II-förordningen*). Utifrån Rom II-förordningen ska en trafikskada i första hand ersättas enligt lagen i det land där skadan inträffade (s.k. *lex loci-principen*). Rom II-förordningen möjliggör också tillämpning av lagen i det land där både skadevällaren och den skadelidande har hemort vid tidpunkten för skadan.

Rom II-förordningen tillämpas på skadeståndsrättsligt ansvar, varför den inte är tillämplig på skador som föraren ådragit sig själv, eftersom det då inte är fråga om någons skadeståndsansvar. Rom II-förordningen gäller således inte föraren för det fordon som orsakat skadan. Ersättning för de egna skador hos föraren av det fordon som orsakat skadan är inte skadeståndsrättslig, varför den grundar sig på ett försäkringsavtal enligt trafikförsäkringslagen. Därför tillämpas Rom I-förordningen på dem liksom på andra försäkringsavtal. Enligt Rom I-förordningen ska på försäkringsavtal tillämpas lagen hos den som ålägger skyldigheten att teckna en försäkring. Eftersom det inte finns någon uttrycklig bestämmelse om saken, ska således skador som drabbar föraren av det fordon som orsakat skadan alltid ersättas enligt finsk lag, även när skadan har inträffat någon annanstans än i Finland. Förarens bostadsort saknar betydelse.

Försäkringsbolagen har av hävd iakttagit en praxis enligt vilken de ersätter förarens skador enligt finsk lag endast när fordonets förare bor stadigvarande i Finland. Denna princip har också iakttagits i fråga om passageraren i fordonet, när den permanenta bostadsorten både hos passageraren och hos föraren till det fordon som orsakat skadan är i Finland. Denna princip som för passagerarens del grundar sig på Rom II-förordningen, har av hävd kallats skadans hemtagningsrätt. Förarens skador har ersatts enligt lagen i landet där skadan inträffade när föraren är bosatt någon annanstans än i Finland.

I trafikförsäkringslagen ingår dessutom en bestämmelse om ersättning för trafikskada i en annan EES-stat som infördes i lagen i samband med genomförandet av det tredje trafikförsäkringsdirektivet. Enligt den ersätts från trafikförsäringen också trafikskada som i en annan EES-stat orsakats av att ett motorfordon som ska trafikförsäkras i Finland har använts i trafik,

om inte den lagstiftning om ersättande av trafikskada som gäller i den stat där skadan inträffade förutsätter ett bättre försäkringsskydd. Av hävd kallas detta principen om bättre försäkringsskydd.

Försäkringsplikten och fordon som ska försäkras

Motorfordon som används i trafik och vars stadigvarande hemort är i Finland ska ha en trafikförsäkring enligt trafikförsäkringslagen. Fordon definieras i trafikförsäkringsdirektivet och direktivet ger inte möjlighet att avvika från det i den nationella lagstiftningen. Begreppet fordon som används i direktivet är självständigt och därmed är den inte bunden till EU-lagstiftning som gäller typgodkännandet av fordon. På motsvarande sätt är begreppet fordon som används i trafikförsäkringslagen självständigt och inte bundet till definitioner som används i fordonslagen. Försäkringsplikten gäller motorfordon som används i trafik på det sätt som avses i trafikförsäkringslagen. Trafikförsäkringsplikten är omfattande och har inte uttryckligen kopplats till huruvida fordonet ska registreras i fordonstrafikregistret. I fordonslagen avses med första registrering den åtgärd då uppgifter om bl.a. trafikförsäkring första gången antecknas i registret i Finland och med ändringsregistrering avses anteckning i registret av förändringar som skett i uppgifterna om bl.a. trafikförsäkring. Också ändringar i ägarförhållandena ska anmälas till registret, varvid också av den nya ägaren har krävts trafikförsäkring som förutsättning för registrering av ägarbytet. Det ovan nämnda har i praktiken inneburit att ett fordonets ägare eller innehavare inte har kunnat registrera motorfordonet, om det saknar giltig trafikförsäkring.

Trafikförsäkringsplikten gäller i princip alla fordon som med maskinkraft rör sig längs marken samt släpvagnar som kopplas till dem. Statens fordon utgör undantag till denna regel. Ett annat undantag från försäkringsplikten gäller vissa långsamt gående specialfordon eller specialfordon med låg effekt. Sådana fordon är bl.a. skördetröskor och andra motorarbetsmaskiner som befriats från registrering och som är avsedda för bärgning av skörd samt från registrering befriade släpvagnar samt motorarbetsmaskiner och traktorer vars högsta strukturella hastighet som mest är 15 kilometer i timmen.

Försäkringsplikten gäller fordonets ägare och permanenta innehavare. T.ex. i situationer där ett fordon köps genom delfinansiering så att äganderätten stannar kvar hos bilaffären, är både fordonets ägare och den permanenta innehavare som köpt fordonet genom delbetalning försäkringspliktiga. Försäkringsplikten uppfylls och försäkringen är gällande trots att försäkringstagaren inte alls skulle betala försäkringspremier efter det att avtalet ingicks. Försäkringstagaren kan inte säga upp en försäkring för ett registreringspliktigt fordon, om inte en ny försäkring tecknats för ett sådant fordon i ett annat bolag, eller om fordonet inte har skrotats eller annars slutgiltigt tagits ur trafik.

För fordon med stadigvarande hemort i ett tredjeland som förs in i Finland för tillfälligt bruk, ska tecknas en trafikförsäkring i form av en s.k. gränsförsäkring. Utanför skyldigheten faller fordon med ett gällande grönt kort eller fordon i fråga om vilka Trafikförsäkringscentralen har påtagit sig ansvaret för skador som deras användning orsakar. En gränsförsäkring som tecknas vid inresa till Finland är giltig inom hela EES-området.

Ett förflyttningstillstånd för ett fordon är ett tillstånd som beviljas för användning i trafik av fordonet för att flytta det. Enligt förordningen om registrering av fordon (893/2007) ska för förflyttningstillstånd enligt fordonslagen fordonets ägare och innehavare teckna en förflyttningförsäkring för den tid som förflyttningstillståndet gäller. Det är fråga om tillfällig förflyttning t.ex. när ett importerat fordon flyttas från importstället i Finland till ett annat ställe i landet. Om ett fordon inte har en fortlöpande trafikförsäkring, har Trafikförsäkringscentralen beviljat en tidsbunden försäkring som behövs för förflyttningstillståndet, vilken med undantag av att den är tidsbunden är en normal trafikförsäkring.

Regleringen i anslutning till gränsförsäkringar och tidsbundna försäkringar som behövs för tillfällig förflyttning av fordon är problematiskt ur ett gemenskaps- och konkurrensrättsligt perspektiv, eftersom försäkringen beviljas av Trafikförsäkringscentralen, som inte är ett försäkringsbolag och vars verksamhet inte regleras av försäkringsbolagslagen. Sålunda gäller t.ex. bestämmelserna om soliditet och riskhantering hos försäkringsbolagen inte Trafikförsäkringscentralen. I praktiken konkurrerar inte heller Trafikförsäkringscentralen eller kan inte heller konkurrera med de försäkringsbolag som är dess medlemmar. Försäkringspremierna bestäms således inte på marknadsvillkor, och försäkringstagaren kan inte i praktiken välja försäkringsgivare.

Försäkringsbolagets skyldighet att bevilja försäkring

Försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet är skyldiga att bevilja försäkring, dvs. bolagen omfattas av ett s.k. avtalstvång. Avtalstvång föreligger också i fråga om andra lagstadgade försäkringar, såsom t.ex. vid lagstadgad olycksfallsförsäkring. Försäkringsbolagen är sålunda skyldiga att ingå ett trafikförsäkringsavtal med fordonets ägare eller innehavare oberoende t.ex. av att fordonet sannolikt används på ett sätt som innebär en särskilt stor skaderisk. Avtalstvång föreligger också när den person som ansöker om en försäkring tidigare har försummat betalningen av trafikförsäkringspremier för ett fordon som han eller hon har försäkrat. Försäkringsbolaget har dock när det ingår ett försäkringsavtal utifrån bestämmelserna i lagen om försäkringsavtal rätt att kräva att försäkringspremier för den första försäkringsperioden betalas som förskottsbetalning. Förskottsbetalning kan inte längre krävas på nytt när en fortlöpande försäkring förnyas. Försäkringsbolagen har allmänt förutsatt förskottsbetalning. På grund av avtalstvånget är försäkringspremierna enligt lagen direkt utsökningsbara utan dom eller beslut.

Försäkringspremier

Eftersom den försäkrade trafikskaderisken är definierad i lag, kan försäkringsbolagen inte konkurrera med försäkringsskyddets omfattning, utan endast med försäkringens pris och servicenivå. Trafikförsäkringens lagstadgade karaktär understryker således försäkringspremiens betydelse som konkurrensfaktor. Enligt rådande praxis måste trafik- och bilförsäkring tecknas i samma försäkringsbolag, och dessa försäkringars andel av hushållens försäkringspremier är i allmänhet betydande. Därför har trafikförsäkringens premier en stor betydelse som konkurrensfaktor för den försäkringsmarknad som riktar sig till hushållen. De saker som mäter den trafikförsäkringsrisk som ska försäkras, dvs. de s.k. tariffaktorerna, inverkar på försäkringspremiens storlek, och utgör en viktig del av produktutvecklingen av försäkringar och därigenom prissättningen av dem. I praktiken använder försäkringsbolagen tämligen enhetliga premiestrukturer, och nästan inga nya tariffaktorer som påverkar försäkringspremier, såsom t.ex. hur länge körretten har varat, har under de senaste decennierna tagits i bruk. Eftersom skador som drabbat det fordon som orsakat trafikskadan inte ersätts från trafikförsäkringen, har fordonets värde ingen inverkan på trafikskaderisken och således inte heller på försäkringspremier. Således kan mycket allvarliga och ekonomiskt betydande skador orsakas med ett fordon vars gängse värde är lågt. Sålunda kan fordonets trafikförsäkringspremie vara större än fordonets gängse värde.

Vid skadeförsäkring får varje försäkringsbolag besluta storleken på försäkringspremier. Vid lagstadgade försäkringar har det dock ansetts vara nödvändigt att föreskriva om vissa allmänna principer som försäkringsbolaget ska iaktta vid fastställandet av försäkringspremierna. Enligt trafikförsäkringslagen ska försäkringspremier stå i rimlig proportion till de kostnader som orsakas av försäkringen. Utöver detta förutsätts det i bonusförordningen att de bolag som beviljar försäkringar har premietabeller som fastställer försäkringspremier och att fordonets skadehistoria i allmänhet ska påverka försäkringspremier. Det bonussystem eller motsvarande

system som lagstiftningen förutsätter gäller inte försäkringspremier för trafikförsäkringar som företag tecknar. Jämfört med privatpersoners försäkringspremier har företagens försäkringspremier varit lägre i förhållande till ersättningsutgiften. Både företagens starkare position på marknaden jämfört med privatpersoner och bristen på reglering av försäkringspremiens struktur kan bedömas ha bidragit till den lägre premienivån.

Regleringen i bonusförordningen om trafikförsäkringens försäkringspremier ändrades 2002. Efter ändringen hade försäkringsbolagen möjlighet att övergå till bolagsspecifika bonussystem, men inga betydande ändringar har skett. Den nuvarande regleringen hindrar i någon mån en flexibel prissättning av försäkringar i enlighet med trafikskaderisken. T.ex. det att en försäkringstagare försäkras och tar i bruk två likadana fordon i stället för ett, innebär inte nödvändigtvis att försäkringen för det nya fordonet skulle vara förenat med en större trafikskaderisk än det gamla fordonet och en därav följande högre försäkringspremie, trots att försäkringsbolagens nuvarande prissättning i princip leder till detta. Eftersom prissättningsgrunderna är en betydande konkurrensfaktor inom trafikförsäkring, skulle ett så flexibelt system som möjligt främja prissättning enligt risken och konkurrens mellan försäkringsbolagen.

I trafikförsäkringspremierna ingår en andel som betalas för att främja trafiksäkerheten. Enligt trafikförsäkringslagen kan social- och hälsovårdsministeriet fastställa en skälig avgift som ska användas för att stödja verksamhet som prövas vara av allmän betydelse för främjandet av trafiksäkerheten. Avgiftens storlek och distributionen av den för trafiksäkerhetsarbete styrs genom en förordning om trafiksäkerhetsavgiften som utfärdas varje år, den senaste 2014. Avgiftens storlek har under de senaste åren utgjort cirka en procent av försäkringsbolagens försäkringspremieinkomst. Trafiksäkerhetsavgiften är en avgift av skattenatur, varför bestämmelser om avgiften ska införas genom lag för att grundlagens krav avseende beskattning ska uppfyllas.

På trafikförsäkringspremier ska med stöd av lagen om skatt på vissa försäkringspremier (1966/664) erläggas försäkringspremie-skatt. Skatten är 24 procent av de skattefria försäkringspremierna. Trots att försäkringspremie-skatten är en indirekt skatt som betalas för en tjänst, är den inte avdragsgill i mervärdesbeskattningen.

Försummelse av försäkringsplikten och försäkringspremier

Ett motorfordons ägare eller innehavare som inte haft trafikförsäkring för ett fordon trots att han eller hon borde ha haft en sådan, är skyldig att för den tid försummelsen varat till Trafikförsäkringscentralen betala en gottgörelse som i varje enskilt fall bestäms separat och som högst motsvarar den fyrdubbla genomsnittliga försäkringspremier eller, om en trafikskada har inträffat, högst den tiodubbla genomsnittliga försäkringspremier. Försummelseavgiften fastställs i första hand för fordonets innehavare.

På försäkringspremie som inte har betalats inom den utsatta tiden, uppbärs dröjsmålsränta. Försäkringspremierna och ovan nämnda gottgörelse är direkt utsökningsbara utan dom och beslut. För att ett fordon besiktning ska kunna slutföras, ska fordonets trafikförsäkring vara betald.

Eftersom försäkringsbolaget inte kan säga upp en försäkring på grund av försummad betalning av försäkringspremier, bär försäkringsbolagen i trafikförsäkring en betydande kreditförlustrisk. Inom trafikförsäkring uppstår kreditförlust i förhållande till försäkringspremieinkomsten i större utsträckning än vid frivilliga försäkringar. På motsvarande sätt går staten miste om mer försäkringspremie-skatt än vad som är fallet vid andra skattepliktiga försäkringar.

RP 123/2015 rd

Vid avvägningen av hur eventuella ändringar i den lagstiftning som gäller försummelse av försäkringsplikten och försäkringspremien ska genomföras ska uppmärksamhet fästas vid nya administrativa tvångsmedel som eventuellt kommer att finnas tillgängliga. Då ska man beakta grundlagsutskottets utlåtanden (GrUU 32/2005 rd, GrUU 55/2005 rd, GrUU 57/2010 rd och GrUU 15/2012 rd), där det konstateras att när påförande av en administrativ påföljd är förenad med i 124 § i grundlagen avsedd betydande utövning av offentlig makt får uppgiften inte ges andra än myndigheter.

Användningsförbud för fordon

Enligt den gällande trafikförsäkringslagen ska besiktningsförrättaren i samband med besiktning av ett fordon kontrollera att trafikförsäkringspremier som förfallit till betalning har betalats. I fordonslagen föreskrivs åter om användningsförbud för fordon som följer, om periodisk besiktning inte kan slutföras på grund av obetald försäkringspremie. Fordonets ägare kan dock i samband med besiktningen ta en ny trafikförsäkring i ett annat försäkringsbolag, varvid besiktningen kan utföras, trots att försäkringspremierna för den trafikförsäkring som tidigare varit i kraft skulle vara obetalda.

Allmänna förutsättningar för trafikskadeersättning

Betalning av ersättning förutsätter att skadan har orsakats av användning i trafik av ett fordon. En trafikskada ersätts i regel, trots att ägaren, innehavaren eller föraren inte hade orsakat skadan genom oaktsamhet, dvs. utifrån s.k. strikt ansvar. En förutsättning för ersättning för trafikskada är således enligt huvudregeln endast att det föreligger ett orsakssamband mellan ett skadefall som orsakats av användningen av ett individualiserat motorfordon och de skadepåföljder som föranletts av skadefallet. T.ex. allmänt slitage av väg och gradvis framskridande förorening av jordmånen på områden intill trafikleder ersätts inte med stöd av trafikförsäkringslagen, eftersom det fordon som orsakat skadan inte kan individualiseras. I fråga om skador som motorfordon orsakar varandra har man dock avvikit från ovan nämnda huvudregel så att erhållande av ersättning från motpartens trafikförsäkring i allmänhet förutsätter vållande hos motparten.

Från trafikförsäkringen ersätts person- och saksador som orsakats av användning i trafik av motorfordon. Definitionerna på person- och sakskada grundar sig på skadeståndslagen och på den rätts- och ersättningspraxis som vunnit hävd vid dess tillämpning. Eftersom ersättning för trafikskada grundar sig på bestämmelserna i skadeståndslagen, tillämpas också allmänna skadeståndsrättsliga principer. Till dessa hör bl.a. den s.k. principen om full ersättning, vilken garanterar full ersättning till de skadelidande oberoende av skadans omfattning. Med hjälp av ersättningen ska den skadelidande sålunda uppnå samma ställning som han eller hon hade haft om trafikskadan inte hade inträffat. På fastställande av ersättningar tillämpas också det s.k. berikningsförbudet, enligt vilket ersättningen dock inte får vara så stor att den skadelidande skulle få ekonomisk nytta av skadan.

För saksador som uppstått vid en trafikskada ersätts högst 3 300 000 euro för varje trafikförsäkring som är ansvarigt för skadan. I fråga om ersättning för personsador har däremot inget maximibelopp fastställts. En försäkring utan övre gräns är exceptionell, varför det har visat sig vara svårt att få återförsäkringsskydd för ett obegränsat skydd till skäligen kostnader.

Försäkringsbolaget ansvarar för trafikskador som inträffat medan den försäkring som gäller för fordonet var i kraft. Trafikförsäkringssystemet garanterar ersättning till den som lidit skada i en trafikskada även i de situationer där det motorfordon som orsakat skadan enligt lagen inte behöver försäkras, dess försäkring har försummats eller fordonet förblir okänt. Också sådana saksador ersätts som uppstått vid transport av och hjälp till en person som skadats i en trafik-

olycka och som drabbat fordonet och dem som hjälpt. När skadan har orsakats av ett motorfordon som inte behöver försäkras, betalas ersättningen av Statskontoret. Ansvar för skador som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten kan enligt trafikförsäkringsdirektivet antingen ges till en myndighet eller ett organ som motsvarar Trafikförsäkringscentralen. Statens finansiering kan inte anses motiverat om uppgiften kan skötas av det privata försäkringssystemet utan att de skadelidandes skydd äventyras.

För andra än ovan nämnda skador som ska ersättas enligt trafikförsäkringslagen, betalas ersättningen av Trafikförsäkringscentralen. Ersättningsverksamheten hos Trafikförsäkringscentralen och Statskontoret regleras av samma bestämmelser som gäller för försäkringsbolagen.

Trafikförsäkringslagen är en speciallag i förhållande till skadeståndslagen, varför den inte åsidosätter tillämpningen av skadeståndslagen till den del som skadan inte ersätts enligt trafikförsäkringslagen. Den skadelidande kan således söka ersättning av den som orsakat skadan utifrån skadeståndslagen till den del som skadan inte ersätts från trafikförsäkringen. Så sker i praktiken mycket sällan.

Ersättningsförmåner

De ersättningsförmåner som betalas med stöd av trafikförsäkringslagen bestäms i regel utifrån bestämmelserna i 5 kap. i skadeståndslagen. I trafikförsäkringslagen föreskrivs dock undantag till denna huvudregel som delvis begränsar och delvis utvidgar de ersättningsförmåner som betalas på grund av trafikskador och kostnader som täcks genom den. Såsom personskador får den skadelidande ersättning bl.a. för sjukvårds- och andra nödvändiga kostnader, inkomstbortfall, sveda, värk och annat tillfälligt men samt bestående men. Till andra personer än direkt till den skadelidande själv betalas ersättning för begravningskostnader och förlust av underhåll. Ersättning kan också betalas till en särskilt närstående person till den skadelidande för nödvändiga kostnader och inkomstbortfall som uppstått vid skötsel av den skadelidande, samt för lidande och personskador som ett dödsfall orsakat. Rehabiliteringsförmåner bestäms med stöd av en separat rehabiliteringslag.

Vid sakskada består ersättningsförmåner av reparationskostnaden för fordon eller andra skadade föremål. I trafikförsäkringslagen ingår en särskild bestämmelse om ersättning av fordonets gängse värde, dvs. om s.k. inlösen, när fordonet har förstörts eller inte kan repareras till skäliga kostnader. Jämfört med skadeståndslagen sänker detta något den tröskel då fordonet i stället för reparation ska lösas in. Dessutom ersätts som sakskada förlust av inkomst och av underhåll samt andra kostnader som orsakats av skadan. Såsom övriga kostnader ersätts bl.a. förlust av fordonets bruksnytta, dvs. ersättning för den tid som fordonet inte kunde användas.

I trafikförsäkringslagen och i skadeståndslagen ingår inga belopp på ersättningar som ska betalas till de skadelidande och inte heller instruktioner för hur ersättningsbeloppen ska uträknas, med undantag för inkomstbortfallsersättning för minderåriga. De närmare grunderna och beloppen för ersättningsförmåner ska således avgöras genom praxis i nämnden och domstol. Den skadelidandes rätt till ersättning ska i princip bedömas individuellt i enlighet med bestämmelserna om ersättning i skadeståndslagen.

Enligt skadeståndslagen ska den ersättning för framtida inkomstbortfall eller förlust av underhåll som betalas till följd av en personskada fastställas som periodisk ersättning. Från trafikförsäkringen betalas sålunda ersättningar så länge efter det att skadan inträffade som den trafikskada som ersätts det kräver. För svåra skador betalas ersättningar ofta under årtionden. T.ex. en person som skadats i en trafikskada som barn och som förlorat sin arbetsförmåga kan få ersättning för inkomstbortfall och sjukvårdskostnader under resten av livet. Detta innebär i praktiken att när en trafikskada orsakar bestående arbetsoförmögenhet, ska till den skadeli-

dande i stället för arbetsoförmögenhets- och ålderspension som denne annars skulle ha rätt till ersättning som motsvarar dessa förmåner betalas från trafikförsäkringssystemet. Ersättning som betalas för inkomstbortfall och förlust av underhåll på grund av bestående arbetsoförmögenhet samt övriga fortlöpande ersättningar justeras varje kalenderår med arbetspensionsindexet i enlighet med lagen om pension för arbetstagare (395/2006). Härigenom säkerställs att förmånens köpkraft bevaras när pengarnas realvärde minskar.

Enligt skadeståndslagen ska den ersättning för framtida inkomstbortfall eller förlust av underhåll som betalas till följd av en personskada fastställas som en periodisk ersättning. Ersättningen kan dock fastställas helt eller delvis som en engångsersättning, om det med beaktande av den ersättningskyldiges förmögenhetsförhållanden är nödvändigt för att säkerställa den skadelidandes ersättningsfordran, eller om det med beaktande av ersättningens belopp är ändamålsenligt. Enligt den gällande trafikförsäkringsförordningen ska social- och hälsovårdsministeriet bestämma de allmänna grunder i vilka fall engångsersättning kan betalas i stället för fortlöpande ersättning på grund av personskada eller dödsfall och beräkningsgrunderna för den. I de grunder som social- och hälsovårdsministeriet har fastställt har som grund för betalning av en engångsersättning godkänts att den skadelidande använder engångsersättningen för att förbättra sina levnadsförhållanden. Eftersom frågan gäller regleringen av rättigheterna hos de skadelidande, ska bestämmelser om frågan ingå i trafikförsäkringslagen, i stället för i skadeståndslagen och i ministeriebeslut.

Till skillnad från skadeståndslagen, har den skadelidande med stöd av trafikförsäkringslagen inte rätt till ersättning för sveda och värk samt annat tillfälligt men, om personskadan varit ringa. Ringa personskador är oftast bl.a. hudskråmor, stötskador, stukning, mindre sår och blåmärken. Det karaktäristiska för dem att de inte kräver sjukhusvård och att de läks snabbt utan att lämna något men. Också i fråga om saksador skiljer sig trafikförsäkringslagen från skadeståndslagen på det sättet att motorfordonets värdeminskning inte ersätts. Dessa smärre avvikelser från principen om full ersättning har inte orsakat särskilda problem för de försäkrades eller skadelidandes rättsskydd.

I rehabiliteringslagen föreskrivs mer exakt och till vissa delar i större omfattning än i skadeståndslagen om ersättning för rehabiliteringskostnader. Rehabilitering enligt rehabiliteringslagen är sådan rehabilitering som hänför sig till arbets- och förvärvsförmågan, dvs. s.k. yrkesrehabilitering samt rehabilitering som hänför sig till arbets- och funktionsförmågan, dvs. medicinsk rehabilitering. I rehabiliteringslagen uppräknas i fråga om båda dessa rehabiliteringsformer de rehabiliteringsåtgärder som hör till dem. Den skadelidande betalas ersättning bl.a. för behövliga och skäliga rehabiliteringskostnader samt för inkomstbortfall under rehabiliteringstiden. Ersättning för rehabilitering har motiverats bl.a. med principen om begränsning av skadan, eftersom man genom att upprätthålla och förbättra den skadelidandes arbets- och funktionsförmåga också kan minska de totala kostnaderna för trafikförsäkringssystemet.

Trafikförsäkringen är primär i förhållande till nästan alla andra lagstadgade förmåner. Om inget annat föreskrivs ska principerna i skadeståndsrätten också tillämpas på samordning av ersättningen mellan olika försäkringssystem och de pensioner och andra ersättningar som betalas från dem. Ersättningarna samordnas i allmänhet så att när ett annat förmånssystem betalar en ersättning drar det först av trafikförsäkringsersättningen från sina egna förmåner och betalar den eventuellt resterande delen till den skadelidande. Om något annat ersättningssystem trots trafikförsäkringens allmänna primära natur inte minskar trafikskadeersättningens andel, ska från trafikskadeersättningen avdras i enlighet med ovan nämnda berikningsförbud den ersättning som betalats med stöd av någon annan lag. Det tredje sättet på vilket samordningen kan ske är ett regressförfarande där det försäkringsbolag som till den skadelidande enligt lagen betalat en förmån i allmänhet kan återkräva den betalda ersättningen från trafikförsäkringen. Detta är förfarandet i regel när trafikskadan samtidigt är ett arbetsolycksfall.

Enligt direktivet ska varje medlemsstat inrätta ett särskilt organ (garantifond) för att betala ersättning för trafikskador som okända fordon har orsakat. Direktivet ger dock en möjlighet att nationellt delvis begränsa betalning av ersättning i fråga om egendomsskador. Om i samma trafikskada i vilket egendomsskador orsakats av ett okänt fordon till den skadelidande betalas ersättning för betydande personskador, ska dock egendomsskadan enligt direktivet ersättas. Trafikförsäkringslagen i Finland motsvarar regleringen i ovan nämnda direktiv.

Nedsatt eller förvägrad ersättning

En förare av ett motorfordon som har orsakat en skada medan han eller hon körde i ett tillstånd där alkoholhalten i hans eller hennes blod uppgick till minst 1,2 promille, är endast berättigad till ersättning för personskador av särskilda skäl. Om alkoholhalten i förarens blod stannar under 1,2 promille, kan ersättningen nedsättas. I praktiken nedsätts inte ersättningarna om alkoholhalten i förarens blod är mindre än 0,5 promille, men enligt lagen ska det vara möjligt att nedsätta ersättningen också vid halter som är mindre än 0,5 promille.

I trafikförsäkringslagen ingår också bestämmelser om hur ersättning som ska betalas från trafikförsäkringen kan nedsättas eller helt förvägras på grundval av egen medverkan som hänförs till något annat än rattfylleri. Nedsättning för medverkan är möjlig utifrån normal oaksamhet vid sakskada, men vid personskador krävs uppsåt eller grov oaksamhet. Om den som drabbats av en personskada orsakar skadan uppsåtligt, ska ersättning förvägras helt. Ersättningen för personskador som orsakats genom grov medverkan kan nedsättas eller helt förvägras enligt vad som är skäligt med beaktande av omständigheterna.

Enligt direktivet kan en medlemsstat befria garantifonden från betalning av ersättning i fråga om sådana tredjepersoner som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakat skadorna, om garantifonden kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet inte var försäkrat. Direktivet reglerar således inte heller till denna del rätten till ersättning hos föraren för det fordon som orsakat skadan. Enligt den gällande trafikförsäkringslagen ansvarar Trafikförsäkringscentralen inte för en skada som drabbar ägaren till ett motorfordon som försummat försäkringsplikten, och inte heller skada som drabbar föraren, om föraren visste eller borde ha vetat att fordonet inte var försäkrat.

Enligt direktivet kan medlemsstaterna föreskriva att ersättningen förvägras personer som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakade skadorna, om försäkringsbolaget kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet. Eftersom direktivet inte förutsätter att försäkringen också ska omfatta skadevållarens, i allmänhet motorfordonets förare, egna skador, gäller bestämmelsen andra personer än fordonets förare. Finland har utnyttjat den möjlighet som ges i direktivet. När en person- eller sakskada har inträffat medan den skadelidande befann sig i ett fordon som olovligen tagits i bruk och den skadelidande visste eller borde ha vetat att fordonet tagits i bruk olovligen, utgår ersättning till den skadelidande från trafikförsäkringen för det fordon som olovligen tagits i bruk bara av särskilda skäl. Detta gäller både förare och passagerare. Med olovligt ibruktagande avses all olovlig användning oberoende av deras straffrättsliga natur, vilket bl.a. har lett till att olovligt ibruktagande även inom familjen kan uppfylla förutsättningarna för förvägrad ersättning. Däremot tillåter direktivet inte att ersättning i fall av rattfylleri förvägras sådana passagerare som varit medvetna om förarens onykerhet.

Fullkostnadsansvar för sjukvårdskostnader

Enligt skadeståndslagen ska den som orsakat en skada endast vara skyldig att ersätta direkt skada som uppstått hos den skadelidande. I fråga om kostnader för sjukvård som getts inom den offentliga sektorn innebär detta den andel av klientavgifterna som patienten ska betala. Den skadelidande ansvarar således inte för indirekt skada, såsom för de kostnader som uppstår

för den offentliga hälso- och sjukvården och som klientavgifterna inte räcker till för att täcka. Från ovan nämnda princip har man inom trafikförsäkringen avvikit på grundval av det s.k. fullkostnadsansvaret för sjukvårdskostnader som genomfördes från och med ingången av 2005. Fullkostnadsansvar gäller sjukvård som ges i Finland och innebär att ägare och innehavare av motorfordon till denna del står för de kostnader för offentlig hälso- och sjukvård som annars skulle täckas genom skattemedel.

Ersättningsförfarande

Den skadelidande har rätt att med stöd av trafikförsäkringslagen kräva ersättning direkt av försäkringsbolaget, Statskontoret eller Trafikförsäkringscentralen, i stället för av den som orsakat skadan. Staten ansvarar för de trafikskador som fordon i dess ägo och besittning har orsakat. Statskontoret sköter ersättningen för trafikskador som dessa fordon orsakar. Också den myndighet i vars besittning fordonet är kan i vissa situationer ersätta skadan.

I princip ska ersättning krävas av det försäkringsbolag som har försäkrat det fordon som orsakat skadan. I en trafikskada mellan två eller flera fordon där skuldfrågan är oklar, ska föraren för varje delaktigt fordon göra en skadeanmälan till försäkringsbolaget för det fordon som han eller hon har framfört. Personskadorna handhas i dessa situationer i första hand genom det egna fordonets försäkring, och efter att den slutliga ansvarsfördelningen klarlagts kan behandlingen av skadan överföras till det försäkringsbolag som ansvarar för skadan. Om skulden fördelas mellan olika försäkringsbolag, ska ansvaret för behandlingen av skadan fortsätta i det egna bolaget och detta bolag kan med stöd av regressrätten söka den ersättning som det har betalat från det ansvariga bolaget eller de ansvariga bolagen. Ersättningsanspråket ska framföras inom tre år från den tidpunkt den skadelidande fick uppgift om skadan och om det försäkringsbolag som ansvarar för skadan.

Försäkringsbolaget ska på eget initiativ se till att ersättningsärendet utreds i tillräcklig grad. Detta innebär att det utreds om det i det skadefall som anmälts till bolaget är fråga om en ersättningsgill trafikskada. Dessutom ska försäkringsbolaget utreda vilka ersättningar trafikskadan ger rätt till, trots att den skadelidande inte skulle känna till förfarandet för anspråk på en viss ersättningsförmån eller den skadelidande har krävt en mindre ersättning än vad t.ex. trafikskadenämndens rekommendationer förutsätter. Försäkringsbolaget är också skyldigt att skaffa ytterligare utredning när den utredning som lämnats är otillräcklig. Eftersom försäkringsbolagen i allmänhet inte har uppgifter om de kostnader som skadan orsakat, ska den skadelidande dock söka ersättning för de sjukvårdskostnader och andra utgifter som uppstått för honom eller henne. Försäkringsbolaget betalar under behandlingen av ersättningsärendet också den s.k. ostridiga delen av ersättningarna, om man t.ex. inte uppnår enighet om skadebeloppet. Försäkringsbolaget avgör sitt ersättningsansvar självständigt, och är inte i sin prövning bunden t.ex. av avtal mellan de berörda parterna eller av en uppskattning om parternas skuld som polisen framför i förundersökningen.

Den skadelidande har enligt lagen ingen självrisk och inget annat kan heller avtalas om saken. I fråga om försäkringstagarens självrisk har lagstiftningen i viss mån varit öppen för olika tolkningar. Inom ersättningspraxis har ett sådant förfarande vunnit hävd, där försäkringstagaren, om det är en privatperson, har kunnat undvika förlust av bonus genom att till försäkringsbolaget betala en summa som motsvarar bolagets ersättningsskyldighet. Dessutom har försäkringsbolagen ingått avtal med stora företagskunder, där man kommit överens om försäkrings- eller försäkringstagarspecifika självrisker. Självrisker för stora företagskunder har inte varit en särskilt allmän praxis. Uppskattningsvis fyra miljoner euro i försäkringspremieinkomster utblir på grund av företagskundernas självriskarrangemang, vilket motsvarar ca 0,5 procent av trafikförsäkringens premieinkomst.

Försäkringsbolaget ska betala ersättning för personskada inom tre månader från att det har fått ersättningsanspråket och en tillräcklig utredning av vilken ersättningsskyldigheten och skadans omfattning framgår. Ersättning för sakskada ska betalas på samma villkor inom en månad. Tre månader kan anses vara en lång tid, eftersom den skadelidandes och dennes familjs utkomst kan stå på spel. Tidsfristen är lång också i jämförelse med den tidsfrist på en månad som föreskrivs i lagen om försäkringsavtal och som tillämpas på frivilliga försäkringar.

Om utbetalning av ersättning för personskada fördröjs, ska försäkringsbolaget betala den fördröjda ersättningen som förhöjd för dröjsmålstiden. Vid sakskador är försäkringsbolaget skyldigt att betala dröjsmålsränta. Den dröjsmålsränta som betalas vid personskada kallas av skattemässiga orsaker för förhöjning. Den förhöjning av ersättning som betalas på pensioner och ersättningar för inkomstbortfall är beskattningsbar inkomst. Om själva huvudprestationen är skattefri för mottagaren, såsom t.ex. kostnadsersättningar samt ersättningar som betalas på grund av tillfälligt och bestående men, ska också en förhöjning av ersättningen vara skattefri till denna del. Skattebehandlingen av förhöjningen av ersättningen följer således skattebehandlingen av huvudprestationen. Vid fördröjd sakskada är dröjsmålsräntan skattepliktig kapitalinkomst för mottagaren, vilket är huvudregeln även vid andra ränteinkomster. Lagen är enkel både för försäkringsbolaget och för ersättningstagaren.

I trafikförsäkringslagen och i försäkringsbolagslagen ingår bestämmelser om försäkringsbolagets rätt att få och ge behövliga uppgifter under ett ersättningsförfarande. Bestämmelser om tystnadsplikt och om undantag i den föreskrivs i huvudsak i försäkringsbolagslagen. I den gällande lagen är bestämmelserna om försäkringsbolagens och Trafikförsäkringscentralens rätt att få och lämna ut uppgifter inte till alla delar tillräckligt klart avgränsade.

Regressrätt

Försäkringsbolaget, Statskontoret och Trafikförsäkringscentralen har regressrätt mot en förare, ägare eller innehavare av eller en passagerare i ett ersättningspliktigt motorfordon endast när denne har orsakat trafikskadan uppsåtligt eller av grov oaktsamhet, eller om skadan har orsakats med ett fordon som olovligen tagits i bruk. Den skadelidandes rätt att kräva ersättning av skadevällaren övergår på försäkringsbolaget upp till det belopp som försäkringsbolaget har betalat. Dessutom gäller regressrätten skador där alkoholhalten i blodet hos föraren för det fordon som orsakade skadan var minst 1,2 promille.

Om ett försäkringsbolag med stöd av trafikförsäkringslagen har betalat ett ersättningsbelopp som den skadelidande skulle ha varit berättigad att kräva av den som är ersättningsskyldig enligt produktansvarslagen (694/1990), överförs enligt produktansvarslagen den skadelidandes rätt till skadestånd inte på försäkringsgivaren. När lagen stiftades motiverades begränsningen av regressrätten med att möjligheten att använda regressrätt mot en tillverkare eller importör av en produkt med bristfällig säkerhet inte i nämnvärd grad skulle påverka trafikförsäkringssystemets kostnader. Däremot kan försäkringskostnader som orsakas av att täcka produktansvar vara betydande. Avsikten har sålunda varit att i stället för att rikta kostnaderna mot produktansvarsförsäkringen att rikta dem mot lagstadgade försäkringssystem med större premieinkomst eller mot försäkringssystem som annars i fråga om lönsamheten upplevs vara stabila och på detta sätt skydda frivilliga produktansvarsförsäkringars lönsamhet.

Uteslutning av regressrätten hindrar inte att den skadelidande t.ex. vid en trafikskada som orsakats av ett motorfordons bristfälliga säkerhet väljer om han eller hon vill kräva ersättning enligt trafikförsäkringslagen av det försäkringsbolag som beviljat trafikförsäkring för fordonet, eller enligt produktansvarslagen av den som har framställt eller importerat fordonet. Oftast söker den skadelidande ersättningsanbud från trafikförsäkringen också när skadan ska ersättas med stöd av en produktansvarsförsäkring. I praktiken befriar sålunda regressförbudet

RP 123/2015 rd

fordonens ofta utländska tillverkare från produktansvar i de situationer där skadan ska ersättas med stöd av den finska trafikförsäkringslagen. Samtidigt blir motorfordonens ägare och innehavare tvungna att bära de ekonomiska konsekvenserna av dessa skador, vilket inte kan anses vara motiverat.

Skaderegleringsrepresentanterna

Utifrån regleringen i direktivet ska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring utse en skaderegleringsrepresentant i varje annan EES-stat än den där de fått sin officiella koncession. Skaderegleringsrepresentanten har rätt att företräda det försäkringsbolag som ansvarar för trafikskadan och representanten ansvarar för utredande och behandling av ersättningsanspråk. Skadelidande som råkat i en trafikolycka i en stat där de inte är bosatta har rätt att framföra ersättningsanspråk i den medlemsstat där de bor till den skaderegleringsrepresentant som det försäkringsbolag som ansvarar för skadan utsett i denna stat. Detta förbättrar den skadelidandes rättsliga ställning.

Trafikskadenämnden

Trafikskadenämnden är ett organ som i syfte att harmonisera ersättningspraxis ger utlåtanden och tillämpningsrekommendationer i frågor som gäller ersättning i trafikskadeärenden. Trots att trafikskadenämnden inte är ett egentligt besvärsorgan, har den en stor betydelse för att den styr ersättningspraxis vid trafikskador. Således påverkar nämndens verksamhet också rättigheterna och skyldigheterna hos skadelidande. Behandlingen i nämnden är avgiftsfri. Statsrådet utser nämndens ordförande, ledamöter och suppleanter för tre år i taget.

En skadelidande, en annan ersättningsberättigad, försäkringstagaren, försäkringsbolaget eller den domstol som behandlar ersättningsärendet kan begära utlåtande. Försäkringsbolaget ska också begära utlåtande av nämnden innan ett ersättningsärende avgörs, när ärendet gäller fortlöpande ersättning som betalas på grund av bestående arbetsoförmåga eller dödsfall eller höjning eller nedsättning av sådan ersättning. Försäkringsbolaget ska begära utlåtande också när ärendet gäller ersättning för tillfälligt eller bestående men och skadan är svår. Ersättningsärenden som försäkringsbolaget är tvungen att begära utlåtande om kallas av hävd för underställningsärenden.

Trafikskadenämnden utfärdar årligen rekommendationer och instruktioner om ersättning för vissa trafikskador. Nämnden avger rekommendationer bl.a. om ersättningar för tillfälligt och bestående men och om ersättningsbeloppen. Den klassificering som används grundar sig på den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 85 § i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (459/2015). Dessutom har nämnden avgett rekommendationer bl.a. om ersättningar som betalas under motorfordons avställningstid. Trafikskadenämnden beaktar i sina rekommendationer i tillämpliga delar de rekommendationer som utfärdats av delegationen för personskadeärenden som finns i anslutning till justitieministeriet. Trots att trafikskadenämndens rekommendationer inte är rättsligt bindande, iaktas de allmänt av försäkringsbolagen och domstolarna.

Ändringssökande och omprövning av beslut

De allmänna domstolarna är organ för ändringssökande i ersättningsärenden. Talan som grundar sig på ett ersättningsbeslut ska i den ordning som gäller för tvistemål väckas inom tre år från den tidpunkt då den skadelidande fick vetskap om skadan och om vilket försäkringsbolag som ansvarar för skadan. Om talan inte väcks inom den tidsfrist som anges i lagen, går rätten till ersättning förlorad. När trafikbrottsärenden behandlas i rätten kan dessutom ersättningsanspråk enligt skadeståndslagen i fråga om trafikskador riktas mot fordonets förare, ägare eller

innehavare. Även då ska ersättningen fastställas genom tillämpning av trafikförsäkringslagen, eftersom när man förfar så beror inte innehållet i ersättningen för trafikskador på om ersättningsärendet avgörs som ett separat tvistemål med stöd av trafikförsäkringslagen eller i samband med ett trafikbrottmål. Försäkringsbolaget ska kallas för att bli hört i rättegångar som gäller trafikskadeärenden, och domstolen kan inte behandla ett ersättningsanspråk, om inte försäkringsbolaget har vägrat behandla ärendet och utfärdat ett s.k. intyg över vägran. I ersättningsärenden enligt lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen är försäkringsdomstolen organ för ändringssökande.

Trafikförsäkringen är ett privaträttsligt avtal som rättshandlingslagen och lagen om försäkringsavtal tillämpas på. På grund av trafikförsäkringens privaträttsliga natur har frågan om hur långt förvaltningslagen ska tillämpas på bedrivande av trafikförsäkringsverksamhet varit öppen för olika tolkningar. Det att förvaltningslagen i princip är tillämplig ändrar dock inte den privaträttsliga naturen av försäkringsbolagens ersättningsbeslut och sålunda de besvärsmiddel som hänför sig till beslutens materiella innehåll. Därför är försäkringsbolagets ersättningsbeslut inte ett förvaltningsbeslut och det vinner inte laga kraft på det sätt som förvaltningsbeslut gör. På beslut som fattats av försäkringsbolag och som grundar sig på trafikförsäkringslagen tillämpas således inte bestämmelserna i förvaltningslagen i fråga om omprövningsförfarande, rättelse av fel i beslutet, eller bestämmelserna om delgivning av förvaltningsbeslut och andra handlingar. Ett försäkringsbolag kan således utan hinder av förvaltningslagen rätta beslut som det fattat, om det anser att det är felaktigt, ifall allmänna privaträttsliga principer inte hindrar detta. Försäkringsbolaget kan inte heller rätta ett beslut när en domstol i ärendet har avgett ett beslut som vunnit laga kraft. Om den skadelidande eller någon annan part inte är nöjd med den rättelse som försäkringsbolaget har gjort, utan anser att bolaget har brutit mot avtalet, kan han eller hon föra ärendet till domstol, och i fråga om rehabiliteringsärenden till försäkringsdomstolen, för avgörande. Försäkringsbolag har rätt att återkräva ersättning som betalats ut grundlöst. Om den skadelidande inte går med på det, kan försäkringsbolaget väcka talan i underrätten för återbäring av obehörig vinst.

Fördelningssystemet

Enligt försäkringsverksamhetens grundläggande principer förbereder sig försäkringsbolagen genom fondering på förhand för ersättningsutgifter som uppstår för dem i framtiden. I synnerhet när det gäller svåra personskador som uppstår till följd av trafikskador är försäkringsbolagen tvungna att göra betydande reservationer i sitt ersättningsansvar. Från denna huvudregel som gäller fonderingsskyldighet har man dock avvikit i fråga om sådana ersättningar där en förhandsuppskattning är svår att göra. Det finansieringssystem, där de kostnader som ska betalas respektive år finansieras genom avgifter som uppbärs samma år kallas i den gällande lagen för fördelningssystemet. Genom fördelningssystemet täcks bl.a. indexförhöjningar för inkomstbortfallsersättningar och de kostnader för sjukvård som ska betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag trafikskadan inträffade. Fördelningsersättningar har i bokföringen differentierats från övriga ersättningar. Fördelningsersättningar antecknas inte i försäkringsbolagets ansvarsskuld, eftersom försäkringsbolagen i fråga om dem inte har någon försäkringsrisk.

Bolag som bedriver trafikförsäkring deltar i finansieringen av de kostnader som täcks genom fördelningssystemet i förhållande till premieinkomsterna. För finansiering av fördelningssystemet betalar försäkringsbolagen den finansieringsandel som behövs till Trafikförsäkringscentralen och centralen betalar respektive försäkringsbolags fördelningsersättningsandel till bolaget. Trafikförsäkringscentralen upprättar förhandsbedömningar för respektive år över kostnader som ska finansieras genom fördelningssystemet och fastställer det slutliga beloppet för de kostnader som ska finansieras genom fördelningssystemet och respektive bolags andel av finansieringen efter respektive år.

Tillsyn över genomförandet

Finansinspektionen utövar tillsyn över att försäkringsbolagen och de skaderegleringsrepresentanter som de utsett, Trafikförsäkringscentralen och trafikskadenämnden iakttar Finlands trafikförsäkringslagstiftning, och försäkringsbolagen samt deras skaderegleringsrepresentanter också god försäkringssed. Finansinspektionens behörighet grundar sig mestadels på lagen om Finansinspektionen (878/2008) och på försäkringsbolagslagen. I trafikförsäkringslagen och i bonusförordningen ingår dessutom vissa specialbestämmelser om uppgifter som ska överlämnas till Finansinspektionen. Såsom allmänna laglighetsövervakare kan riksdagens justitieombudsman och justitiekanslern övervaka försäkringsbolagens förfarande när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter. När ett samfund som sköter en offentlig förvaltningsuppgift har förfarit lagstridigt eller försummat att uppfylla en förpliktelse, kan en förvaltningsklagan anföras till den myndighet som utövar tillsyn över verksamheten. Dessutom övervakar Konkurrens- och konsumentverket med stöd av sina allmänna befogenheter att försäkringsbolagen i sin verksamhet iakttar konkurrenslagstiftningen. Dataombudsmannen övervakar registrering, användning och utlämnande av personuppgifter också för försäkringsbolagens del. Ett motorfordons besiktningsförrättare och Tullen är skyldiga att i vissa i lagen fastställda situationer övervaka att trafikförsäkring tecknas och försäkringspremier betalas.

Försäkringsbolags likvidation och konkurs

De skadelidandes intressen tryggas i lagen också i den händelse att försäkringsbolaget försätts i likvidation eller konkurs. I trafikförsäkringslagen ingår därför bestämmelser om solidariskt ansvar för försäkringsbolag. Dessutom ges i lagen möjlighet att fastställa skyldighet att betala en tillskottspremie för sådana försäkringstagare som utifrån ägande eller annars har använt betydande beslutanderätt i förvaltningen av ett försäkringsbolag som försatts i likvidation eller konkurs.

Trafikförsäkringscentralen

Alla försäkringsbolag som bedriver försäkringsverksamhet i Finland ska höra till Trafikförsäkringscentralen. Trafikförsäkringscentralen är ett gemensamt organ för genomförande och utveckling av trafikförsäkring. Trafikförsäkringscentralen är ett lagstadgat organ och dess uppgifter består i huvudsak av offentliga förvaltningsuppgifter. Trafikförsäkringscentralen får inkomster av gottgörelser och försäkringar som den beviljar. Till den del som inkomsterna inte räcker till för att täcka ersättningsutgifterna, ansvarar medlemsbolagen för dem i förhållande till sin trafikförsäkringspremieinkomst. Härigenom täcker försäkringsbolagen och i sista hand försäkringstagarna tillsammans dessa kostnader samt kostnaderna för andra skador för vilka Trafikförsäkringscentralen ansvarar till den del som centralens inkomster inte räcker till för dem.

I lagstiftningen ingår flera uppgifter som gäller försäkrings- och ersättningsverksamhet, vilka Trafikförsäkringscentralen ska sköta. Uppgifter som ansluter sig till försäkring är beviljande av ovan nämnda gränsförsäkringar och tidsbundna försäkringar som hänför sig till tillfällig förflyttning av fordon samt indrivning av gottgörelse från ägare och innehavare av fordon som försummat försäkringsplikten.

Trafikförsäkringscentralens ersättningsrelaterade uppgifter grundar sig i huvudsak på bestämmelserna i direktivet, vilka har i syfte att säkerställa att den skadelidande får den lagstadgade ersättningen. Trafikförsäkringscentralen ersätter såsom garantifond skador som motorfordon orsakat när försäkringsplikten har försumrats. Såsom i direktivet avsedd garantifond ansvarar centralen också för ersättning för skador som okända fordon och fordon som befriats från försäkringsplikten har orsakat utomlands. Trafikförsäkringscentralen har också det primära an-

svaret för trafikskador som orsakats i Finland av ett fordon med stadigvarande hemort någon annanstans än i Finland. Trafikförsäkringscentralen är ett i direktivet avsett informationscentrum, där den skadelidande på vissa i lagen fastställda villkor har möjlighet att få uppgifter om ett fordon som varit delaktigt i en trafikskada och om detta fordon's försäkringsbolag.

Dessutom är Trafikförsäkringscentralen det i direktivet avsedda ersättningsorgan som har i uppgift att sköta behandlingen av ersättningar beträffande skador som inträffat i en annan EES-stat, om det ansvariga försäkringsbolaget inte har utsett en skaderegleringsrepresentant i landet eller den utsedda skaderegleringsrepresentanten inte har gett ett motiverat svar på den skadelidandes ersättningsanspråk inom utsatt tid. Trafikförsäkringscentralen ansvarar också för skada som ett fordon med stadigvarande hemort i en annan EES-stat än Finland orsakat och det ersättningsskyldiga försäkringsbolaget inte kan fastställas inom två månader från det att skadan inträffade. I dessa situationer har Trafikförsäkringscentralen rätt att återkräva den ersättning som den betalat från ersättningsorganet i en annan EES-stat.

Trafikförsäkringscentralen upprättar en allmän skadestatistik över trafikförsäkringen och utför en riskpremieundersökning. Trafikförsäkringscentralen fastställer förskott och slutliga avgifter som hänför sig till fördelningssystemet samt sköter om penningtrafiken i anslutning till fördelningssystemet. Dessutom uppbär Trafikförsäkringscentralen en trafiksäkerhetsavgift av försäkringsbolagen och redovisar den för trafiksäkerhetsfrämjande ändamål. Trafikförsäkringscentralen har ingått avtal om anslutning till Gröna kort-systemet. Dessutom har Trafikförsäkringscentralen ingått bilaterala avtal om trafikförsäkringsarrangemang och om ansvarsfrågor som hänför sig till dem med Norge, Sverige och Danmark.

Trafikförsäkringscentralen har i lagen också getts vissa uppgifter som inte gäller verkställandet av trafikförsäkringssystemet. Enligt vad som föreskrivs i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001) ska Trafikförsäkringscentralen handha uppgifter i anslutning till utredning av väg- och terrängtrafikolyckor och föra ett trafikolycksdataregister. Delegationen för undersökning av trafikolyckor och undersökningskommissionerna tillsätts av kommunikationsministeriet och är verksamma i samband med Trafikförsäkringscentralen.

Trafikförsäkringscentralens organ är allmänna mötet, styrelsen och verkställande direktören.

1.2 Praxis

Försäkringsbolag, försäkring och försäkringspremier

I fordonsregistret fanns 6,01 miljoner fordon vid utgången av 2014, av vilka 3,19 miljoner var personbilar. Av dessa användes 5,04 miljoner fordon i trafik, av vilka 2,62 miljoner var personbilar. År 2014 var trafikförsäkringsbeståndet 4,61 miljoner mätt i försäkringsår, dvs. i varaktigheten på försäkringarnas giltighet under året i fråga. För personbilar i privat bruk var talet 2,40 miljoner. Skillnaden i förhållande till fordon som antecknats i fordonstrafikregistret beror i huvudsak på avställda fordon samt på tillväxten i fordonsbeståndet. Dessutom ansvarar staten för skador som orsakats av de nästan 20 000 fordon som den äger. Staten ansvarar dessutom för fordon som enligt trafikförsäkringslagen befriats från försäkringsplikten.

Försäkringspremieinkomsten för trafikförsäkringar som finska försäkringsbolag beviljat var 831 miljoner euro år 2014. Tillväxten i förhållande till året innan var närmare 3,8 procent. Största delen av trafikförsäkringspremierna kommer från privata hushålls försäkringar. Deras andel av alla premier var ca 80 procent. Företagens och organisationernas andel av premieinkomsten var ca 20 procent, av vilken andelen av tillståndspliktig fordonstrafik var omkring en tredjedel. Utöver vad som nämns ovan uppgick de försäkringspremier som Trafikförsäkringscentralen fick för försäkringar i anslutning till förflyttningstillstånd till ca 530 000 euro och för

RP 123/2015 rd

gränsförsäkringar till ca 140 000 euro. År 2014 uppgick antalet tidsbundna försäkringar som hänförde sig till förflytningstillstånd till ca 56 700 och antalet gränsförsäkringar till ca 1 200. Trafikförsäkringens skadeförhållande var 80 procent och det kombinerade utgiftsförhållandet var 102 procent. År 2013 var skadeförhållandet 72 procent, ökningen i skadeförhållandet förklaras av ändringen i diskontoräntan. Premieinkomsten för nyteckning inom hela skadeförsäkringens var 4,40 miljarder euro år 2014. Premieinkomsten inom trafikförsäkring motsvarade således 18,9 procent av hela skadeförsäkringens premieinkomst för nyteckning. När det gäller hushållens försäkringar är trafikförsäkringens andel ännu större. Tillsammans med bil-, dvs. kaskoförsäkringen är trafikförsäkringen till sin försäkringspremie den mest betydande försäkringsprodukten.

Tio försäkringsbolag med hemort i Finland och en filial till försäkringsbolag som etablerats i en annan EES-stat bedrev trafikförsäkring i Finland år 2014. Utöver dessa hade tre EES-försäkringsbolag rätt att bevilja trafikförsäkringar i Finland på grundval av fritt tillhandahållande av tjänster. År 2014 hade LähiTapiola med 27,3 procent den största marknadsandelen och de följande var Pohjola med en marknadsandel på 26,0 procent, If med 22,7 procent och Fennia med 9,4 procent. Marknadsandelen hos dessa fyra största försäkringsbolag var således 85,5 procent. Marknadsandelen för utländska försäkringsbolag är under 0,5 procent.

Försummelse av försäkringspremien och försäkringsplikten

Det är rätt vanligt att försäkringspremien försummas. Obetalade trafikförsäkringspremier orsakade försäkringsbolag kreditförluster på 11 miljoner euro år 2014, vilket motsvarade cirka 1,3 procent av bolagens försäkringspremieinkomst inom trafikförsäkring. Därför förlorar staten cirka 2,5 miljoner euro i försäkringspremieskatt. Försäkringsbolagens kreditförlust har minskat sedan 2007, då den uppgick till 26 miljoner euro.

Det är också rätt vanligt att försäkringsplikten försummas. Cirka 43 000 gottgörelser fastställs årligen för privatpersoner och företag. De tidsperioder under vilka fordon är oförsäkrade är i allmänhet korta. Hos cirka en femtedel varar den oförsäkrade perioden endast en dag efter att det upptäcktes att fordonet inte hade försäkring, hos två tredjedelar högst en vecka och bara hos en procent över ett år. År 2014 fastställdes gottgörelser till ett belopp av cirka 6,0 miljoner euro. Endast under hälften av de debiterade gottgörelserna lyckas man driva in. År 2014 indrevs 2,7 miljoner euro.

Trafikskador och utbetalade ersättningar

Antalet trafikskador uppskattas uppgå till ca 100 000 år 2014, av vilka ca 19 000 var personskador. Ersättningskostnaderna för skador som inträffade 2014 uppskattas sammanlagt uppgå till ca 473 miljoner euro, och personskadornas andel är närmare 57 procent. År 2014 betalade försäkringsbolagen också 79 miljoner euro i ersättningar som finansierades genom fördelningssystemet för skador som inträffat under tidigare år. År 2014 betalade Trafikförsäkringscentralen sammanlagt 9,8 miljoner euro i ersättningar för skador som centralen är ansvarig för. Den uppskattade genomsnittliga ersättningen för en sakskada är ca 2 300 euro och för en personskada ca 14 100 euro.

Vid utgången av 2014 uppgick försäkringsbolagens egen andel av trafikförsäkringens ersättningsansvar till sammanlagt 2,78 miljarder euro. Utöver detta ansvarar försäkringsbolagen i sista hand för skador som omfattas av Trafikförsäkringscentralens ansvar, och ersättningsansvaret för dessa uppgick till 41,3 miljoner euro. Den största delen av ersättningsansvaret består av inkomstbortfallsersättningar som i framtiden betalas på grundval av arbetsförmåga och hög ålder, dvs. i praktiken av kommande pensioners kapital. Totalt uppgick det sammanräk-

RP 123/2015 rd

nade ersättningsansvaret för skadeförsäkringsbolagens alla försäkringsslag för vilka bolagen själva ansvarade i slutet av 2014 till 8,03 miljarder euro.

Staten ersätter årligen omkring 600 trafikskador orsakade av fordon som den äger. Statens ersättningsutgift för trafikskador uppgick till ca 2,5 miljoner euro. Statskontoret ersätter årligen omkring 200 skador som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten. Den ersättningsutgift som orsakades av dessa uppgick till cirka en miljon euro. Av de skador som Statskontoret ersätter var cirka hälften trafikskador orsakade av arbetsmaskiner. Årligen har några tiotal skador orsakade av skördetröskor ersatts och de ersättningar som betalats för dem har uppgått till några tiotusentals euro.

År 2014 ersatte Trafikförsäkringscentralen 51 skador på basis av försäkringar i anslutning till förflyttningstillstånd som centralen utfärdat och från dem betalades ersättningar till ett belopp av 240 000 euro. I fråga om gränsförsäkringar var motsvarande tal 1 skada och cirka 40 000 euro. Till Trafikförsäkringscentralen anmäldes 326 personskador som orsakats av okända motorfordon och 638 skador som orsakats av oförsäkrade fordon samt 729 skador som orsakats av utländska fordon i Finland. Dessutom ersatte Trafikförsäkringscentralen 135 skador som inträffat utomlands. Till Trafikförsäkringscentralen i dess egenskap som skaderegleringsrepresentant för utländska försäkringsbolag inkom 95 skadefall för behandling samt 25 skadefall där försäkringsbolaget inte hade avgett ett motiverat svar inom den före-skrivna tidsfristen.

Den ersättningsutgift som orsakades av motorfordon vars försäkringsplikt hade försumrats uppgick till ca 3,5 miljoner euro år 2013. Kostnaderna för indrivning av gottgörelser och handhavande av skador som orsakats av oförsäkrade fordon uppgick till ca 1,5 miljoner euro, varför intäkterna för gottgörelserna inte räcker till för att täcka de skador som användningen av oförsäkrade fordon orsakar och de förvaltningskostnader som de orsakar Trafikförsäkringscentralen.

För sjukvårdskostnader betalade försäkringsbolagen fullkostnadsavgifter till kommuner eller samkommuner som är ansvariga för ordnande av sjukvård ca 36,3 miljoner euro år 2014.

Trafikskadenämnden och domstolarna

År 2014 gav nämnden sammanlagt 2 692 utlåtanden, vilka innehöll sammanlagt 4 036 olika avgöranden. Av dem som begärde utlåtande var 65 procent skadelidande och 35 procent försäkringsbolag. Fyra utlåtanden gavs på begäran av en domstol. Den största ärendegruppen utgjordes av ersättningsfrågor i anslutning till personskador. Bland de behandlade ersättningsärendena uppgick personskadornas andel till ca 80 procent och sakskadornas andel till ca 20 procent. Vid personskador var den största ärendegruppen för detta ersättningslag sveda och värk eller annat tillfälligt men. Vid sakskada utgjorde den största enskilda ärendegruppen frågor som gällde ansvarsfördelningen. Nämndens utlåtande avvek från försäkringsbolagets ståndpunkt i ca 25 procent av fallen. I fråga om utlåtanden som försäkringsbolagen begärt var ändringsprocenten 24. Försäkringsbolagen har i regel iakttagit nämndens rekommendationer till avgöranden. År 2014 valde försäkringsbolagen endast en gång att inte iaktta rekommendationen till avgörande. Den genomsnittliga behandlingstiden för ärenden var 155 dagar. trafikskadenämndens verksamhetsutgifter uppgick till 1,7 miljoner euro.

Tingsrätterna avgör årligen uppskattningsvis cirka ett hundra tvisteärenden som gäller trafikförsäkring av vilka största delen gäller ersättning för personskador. Dessutom behandlas i tingsrätterna ett stort antal trafikbrottsärenden, där bl.a. frågan om skuldfördelningen vid kollisionsskador mellan fordon avgörs. Dessa avgöranden påverkar också den skuldfördelning som står som grund för ersättning för trafikskador. Högsta domstolen har årligen meddelat några avgöranden som gäller trafikförsäkring.

Gröna kort-systemet

Green Card eller gröna kort-systemet grundar sig på ett arrangemang som genomförts inom ramen för Ekonomiska kommissionen för Europa under Förenta nationerna, och som förvaltas av ett konsortium av försäkringsbolag. Syftet med systemet är att en trafikförsäkring som tecknats för ett motorfordon i en av avtalsstaterna också ska gälla i andra avtalsstater såsom ansvarsförsäkring. Arrangemanget grundar sig på ömsesidiga avtal, enligt vilka en trafikförsäkring som beviljats för ett motorfordon i dess hemland på grundval av ömsesidighet ger samma behandling såsom försäkrat fordon också i ett annat avtalsland. Det gröna kortet är ett intyg till utländska myndigheter om giltig trafikförsäkring och det utfärdas av det försäkringsbolag som beviljat trafikförsäkringen. Systemet säkerställer att en ny försäkring inte behöver tecknas för ett motorfordon utomlands vid varje gränsövergång. Målet är också att säkerställa att de skadelidande inte råkar i olika ställning beroende på i vilken stat det fordon som orsakat skadan är registrerat. Gröna kort-systemets grundläggande principer påminner till många delar om regleringen i direktivet. I praktiken har lagstiftningen harmoniserats inom EU genom ett direktiv med normer som motsvarar principerna för gröna kort-systemet när det är fråga om trafikförsäkringar för sådana fordon som har stadigvarande hemort i ett EU-land.

Varje stat som anslutit sig till gröna kort-systemet ska ha en nationell byrå som inrättats genom lag eller förordning. I Finland sköter Trafikförsäkringscentralen förvaltningen av gröna kort-systemet. De nationella byråerna i de stater som hör till systemet ansvarar med stöd av den nationella trafikförsäkringslagstiftningen för behandlingen av ersättningsanspråk som gäller skador som besökande fordon orsakar samt ersättningsansvar som grundar sig på gröna kort som byrån beviljat på medlemsbolagens vägnar.

En finsk trafikförsäkring är giltig som sådan inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som ansvarsförsäkring i de länder som är fördragsslutande parter i gröna kort-systemet. Utöver EES-staterna hör följande stater till gröna kort-systemet: Albanien, Andorra, Bosnien och Hercegovina, Iran, Israel, Makedonien, Marocko, Moldavien, Montenegro, Ryssland, Schweiz, Serbien, Tunisien, Turkiet, Ukraina och Vitryssland. Vid resa till en stat som inte hör till gröna kort-systemet ska den statens trafikförsäkring tecknas vid gränsen.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Allmänna mål och medel för uppnående av dem

Propositionens allmänna mål är att förnya trafikförsäkringslagens struktur så att de olika parternas rättigheter och skyldigheter klart framgår av lagstiftningen. Avsikten är också att öka enhetligheten i försäkrings- och ersättningspraxis. Propositionen innehåller inga betydande ändringar som hänför sig till trafikförsäkringens grundläggande struktur, såsom tillämpningsområdet, försäkringsplikten, skador som ersätts eller verkställigheten. Det är inte motiverat att i trafikförsäkringslagen samla alla de normer som reglerar trafikförsäkringen. Sålunda blir den inbördes tillämpningen och strukturen för de lagar som reglerar trafikförsäkringen i huvudsak bevarade i sin nuvarande form.

Försäkringsplikten ska göras klarare genom att i trafikförsäkringslagen införa en bestämmelse där försäkringsplikten i huvudregel kopplas till fordon som ska införas i fordonstrafikregistret. Man strävar efter att öka försäkringsbolagens produktutveckling och konkurrens genom att ändra bestämmelserna om bestämmande av försäkringspremien så att de blir mer flexibla. Man strävar efter att förebygga försummelser av försäkringsplikten genom att föreskriva körförbud för fordon som inte har försäkrats i de situationer där lagen det förutsätter, samt genom att precisera de bestämmelser där det föreskrivs om konsekvenser för fordonets besiktning av att betalningen av trafikförsäkringspremien har försumrats.

När behovet av ändringar i den reglering som gäller ersättning för trafikskador bedöms ha särskild uppmärksamhet fästs vid de skadelidandes ställning. Genom frivilliga försäkringar kan man inte erbjuda ett lika gott försäkringsskydd för personskador som trafikförsäkringen ger. Särskilt stor är skillnaden när den skadelidande drabbas av en allvarlig personskada som leder till bestående arbetsoförmåga eller behov av lång sjukvård eller rehabilitering. Till frivilliga försäkringar kan inte heller fogas säkerhetsmekanismer på motsvarande sätt som i fråga om lagstadgade försäkringar för den händelse att försäkringen har försummats eller den som orsakat skadan inte blir känd. En begränsning av tillämpningsområdet för eller ersättningar från trafikförsäkringen så att försäkringsskyddet skulle skötas genom frivilliga försäkringar, skulle försvaga ställningen hos dem som lidit personskador.

Dessutom ska det beaktas när omfattningen av tillämpningsområdet och även annars ersättning för skador bedöms hur eventuella ändringar påverkar kostnadernas inriktning på olika kollektiv. Detta gäller i synnerhet omfattningen av tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen i förhållande till den lagstadgade socialförsäkringen, såsom den lagstadgade olycksfallsförsäkringen. Ändringar i tillämpningsområdet för trafikförsäkringen skulle genom fullkostnadsansvaret för sjukvård också påverka kostnaderna för den offentliga hälso- och sjukvården. När ändringar i ersättningen har övervägts har man dessutom beaktat, om det är fråga om ett tolkningsproblem som hänför sig till ett enskilt fall och sålunda till en situation som ska lösas genom rättspraxis, eller om det är fråga om ett mer omfattande lagändringsbehov. Det är i synnerhet skäl att förhålla sig förbehållsamt till ändring av lagens tillämpningsområde utifrån enskilda rättsfall eller skadefall som till sitt antal är obetydliga eller med tanke på helheten till sin ekonomiska betydelse är obetydliga. Av orsaker som nämnts ovan kräver begränsning eller utvidgning av ersättning för trafikskador ett brett samförstånd om att ändringarna är nödvändiga och om hur de ska genomföras.

I propositionen har man beaktat de krav som grundlagen ställer samt den utveckling som skett i den övriga lagstiftningen. Syftet med lagändringarna är att klarlägga förhållandet mellan trafikförsäkringslagen och lagen om försäkringsavtal. Den sistnämnda lagens tillämpning ska begränsas genom att i trafikförsäkringslagen införa vissa specialbestämmelser och genom att uppräknat de bestämmelser i lagen om försäkringsavtal som ska tillämpas på trafikförsäkring. I propositionen har man dessutom strävat efter enhetlighet med olycksfalls- och yrkessjukdomslagstiftningen i fråga om de bestämmelser där det är ändamålsenligt. Dessa är reglering som gäller fastställande av avgifter vid försummelse av försäkringsplikten, bestämmelserna i 4 kap. om fullkostnads motsvarighet för sjukvård samt bestämmelserna om fördelningssystemet i 6 kap.

2.2 De viktigaste förslagen

Lagstiftningens struktur och trafikförsäkringslagens skrivsätt

Trafikförsäkringen är ett privaträttsligt avtal, varför det även i framtiden är ändamålsenligt att lagen om försäkringsavtal tillämpas på trafikförsäkring till den del som det inte föreskrivs något annat i trafikförsäkringslagen. Eftersom trafikförsäkringens syfte utöver skyddet av skadelidande också är att vara ansvarsförsäkring för dem som orsakar skador, är det motiverat att ersättning för skador i huvudsak grundar sig på skadeståndslagen. Till de lagbestämmelser som utfärdats om rehabilitering som ersätts från trafikförsäkringen hänför sig inte några särskilda ändringsbehov, varför regleringen om rehabilitering ska bli kvar i den separata rehabiliteringslagen på samma sätt som i nuläget.

Det är inte ändamålsenligt att i trafikförsäkringslagen, som är en allmän lag, införa administrativ reglering om de organ som sköter genomförandet av lagen. Detta gäller Trafikförsäkringscentralen och trafikskadenämnden. Det föreslås att det i en separat lag om Trafikförsäkrings-

centralen och i centralens stadga som social- och hälsovårdsministeriet fastställer ska föreskrivas om skyldigheten att höra till Trafikförsäkringscentralen samt om finansiering av centralens kostnader och om dess förvaltning. Trots att de bestämmelser som gäller trafikskadenämnden i huvudsak blir kvar i lagen om nämnden, ska om nämndens uppgifter dock föreskrivas i trafikförsäkringslagen, eftersom de direkt gäller de skadelidandes ställning. Bestämmelser om trafikförsäkringsavgiften ska utfärdas genom en separat lag som stiftas som en skattelag och om vilken det ska avgä en separat regeringsproposition. Det föreslås att indexlagen ska upphävas och bestämmelser om saken som motsvarar den nuvarande lagen ska införas i trafikförsäkringslagen. Huvudparten av den reglering som ingår i de förordningar som utfärdats med stöd av trafikförsäkringslagen föreslås bli införda i den nya lagen.

För att förbättra lagens läsbarhet har man strävat efter att ordna lagens kapitel och paragrafer i en ordning som så långt som möjligt följer förloppet för en typisk ersättnings- och försäkringsprocess. I lagen har man dessutom strävat efter att huvudregeln konstateras före undantagen eller före bestämmelser som annars sällan blir tillämpliga. Till paragraferna har också fogats rubriker och alltför långa paragrafer har uppdelats till flera paragrafer. Man har också strävat efter att öka lagstiftningens klarhet på det sättet att lagens olika kapitel bildar en enhetlig helhet. I trafikförsäkringslagen ska ingå åtta kapitel.

I 1 kap. ska ingå allmänna bestämmelser och där ska föreskrivas om lagens tillämpningsområde samt om de definitioner som används i lagen. Dessutom ska där föreskrivas om att lagen är tvingande och i den ska också ingå en hänvisning till en separat lag om Trafikförsäkringscentralen. Till den del som bestämmelserna inte definierar själva skadefallet och därigenom lagens tillämpningsområde, utan klargör, utvidgar eller begränsar ersättningen utifrån den skadelidandes ställning eller det skadeslag som denne drabbats av, ska de införas i 3 kap.

I 2 kap. ska föreskrivas om försäkring och försäkringspremie. Kapitlets viktigaste bestämmelser hänför sig till försäkringsplikten, fordon som ska försäkras, försäkringens geografiska och tidsmässiga giltighet, försäkringsbolagets skyldighet att bevilja en försäkring, skadehistorieuppgifter, bestämmande av försäkringspremien samt konsekvenserna av försummelse av försäkringsplikten och försäkringspremien.

I 3 kap. ska föreskrivas om principerna för ersättning för trafikskador, såsom ersättning för sak- och personskador, om ansvar vid kollision mellan fordon samt om indexjustering och samordning av ersättningar. I kapitlet ska det föreskrivas att förare av fordon som deltar i en fordonstävling inte ska ha rätt till ersättning med stöd av trafikförsäkringslagen. I kapitlet ska också föreskrivas om ersättning för skada som orsakats av ett oförsäkrat, okänt eller från försäkringsplikten befriat fordon. Dessutom ska i kapitlet ingå bestämmelser där ersättningen till den skadelidande själv, i regel den person som framfört det fordon som orsakat skadan, antingen nedsätts eller helt förvägras på grund av uppsåt eller oaktsamhet hos den skadelidande, eller på grund av att denne använt alkohol eller något annat berusningsmedel.

I 4 kap. ska föreskrivas om ersättning för sjukvård som getts i Finland och om det s.k. systemet med fullkostnadsansvar. I 5 kap. ska föreskrivas om ersättningsförfarandet och regressrätt. I kapitlet ska det bl.a. föreskrivas om sättet och tidpunkten för framläggande av ersättningsanspråk, om motivering av beslut i personskadeärenden samt om begäran om utlåtande av trafikskadenämnden. I kapitlet ska dessutom ingå bestämmelser om de skaderegleringsrepresentanter som avses i direktivet och om den skadelidandes rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten samt om försäkringsbolagets och Trafikförsäkringscentralens regressrätt. I 6 kap. ska föreskrivas om det fördelningssystem som hänför sig till finansieringen av vissa ersättningar.

I 7 kap. ska ingå särskilda bestämmelser och där ska bl.a. föreskrivas om behandling av ersättningsärenden i domstol, tid för väckande av talan, försäkringsbolags rätt att få och ge uppgifter samt om besiktningsförrättarens, Trafiksäkerhetsverkets, Finansinspektionens och Tullens skyldigheter. I kapitlet ska också ingå bestämmelser om tjänsteansvar samt om eventuell likvidation eller konkurs av försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet. I 8 kap. ska ingå ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.

Trafikförsäkringslagens tillämpningsområde, definitioner och bestämmelsernas tvingande karaktär

När den gällande trafikförsäkringslagen stiftades konstaterades det i regeringspropositionen att trafik är ett begrepp som hör till det dagliga livet, och det föreligger inte några skäl att börja definiera det. De situationer där användning av motorfordon kan orsaka skador är fortfarande varierande och de har ändrats och kommer att ändras i och med att transportsätten och trafikmedlen utvecklas. En detaljerad definition av lagens tillämpningsområde skulle begränsa den flexibilitet som behövs vid tolkningen av lagens tillämpningsområde i enskilda fall. Därför föreslås det inte att till lagen ska fogas en allmän och uttömmande definition på användning i trafik. Begreppet trafik ska således även i framtiden bli beroende av ersättnings- och rättspraxis. Trots att det i den gällande trafikförsäkringslagen inte finns någon allmän definition på vad som avses med användning i trafik av fordon, har för klarhetens skull i lagen dock uttryckligen uteslutits vissa skadesituationer, i vilka motorfordonet inte ska anses vara i trafik i den bemärkelse som avses i lagen. Denna bestämmelse som begränsar tillämpningsområdet föreslås bli ändrad så att gårdsbruk inte längre uttryckligen ska avgränsas från lagens tillämpningsområde. Konsekvenserna av ändringen är i praktiken dock rätt obetydliga, eftersom många trafikskador som inträffar inom gårdsbruk redan nu blir ersatta trots den avgränsande bestämmelsen.

Enligt den gällande lagen är ett fordon inte i trafik när det på ett för trafik avskilt område används i tävlings-, övnings- eller experimentsyfte. I tillämpningspraxis har det förutsatts klar visning att ett område har varit avskilt, t.ex. genom strukturella lösningar eller övervakning. På grund av den snäva tolkningen har bestämmelsen endast sällan blivit tillämplig. I motorfordonstävlingar är det inte ens meningen att trafikregler ska iakttas och de som deltar i tävlingen tar även annars medvetet större risker än normalt. Därför övervägde man under lagberedningen att skador som drabbar sådana tävlingsdeltagare inte ska ersättas. Tolkningen av trafikförsäkringsdirektivet är dock förenad med rättslig osäkerhet i detta avseende. Dessutom har EU-kommissionen meddelat att det tänker inleda lagstiftningsåtgärder för att göra direktivet klarare till följd av den oklara situation som uppstod genom EU-domstolens Vnuk-avgörande. Av dessa orsaker är det inte motiverat att det i den finska trafikförsäkringslagen nu skulle införas ändringar som begränsar lagens tillämpningsområde eller som annars skulle inskränka ersättningen, vilka skulle kunna vara i strid med det gällande direktivet eller med ett ändringsförslag till direktivet som eventuellt under de närmaste åren utfärdas. Eftersom direktivet inte gäller skador som fordonets förare orsakat sig själv, dvs. det s.k. förarplatsskyddet, kan regleringen till den delen avgöras nationellt. Till denna del föreslås det också att ersättning från trafikförsäkringen ska begränsas. Genom ändringen ska från trafikförsäkringens ersättningskrets avgränsas personskaderisker som avviker från annan användning av fordon i trafik. Genom ändringen strävar man också efter att reducera kostnaderna i anslutning till försäkring av motorfordonstävlingar.

I lagen ska ingå mer omfattande bestämmelser om definitioner på termer som används, av vilka de viktigaste är motorfordon, trafikskada, fordonets innehavare, fordonets stadigvarande hemort och trafikled.

Försäkringsplikten och förmånernas lagstadgade natur förutsätter att alla försäkringstagare och alla som är berättigade till ersättningar behandlas enhetligt. För klarhetens skull föreslås att till lagen ska fogas en uttrycklig bestämmelse om att ett avtalsvillkor är ogiltigt, om det till nackdel för försäkringstagaren, den försäkrade, den skadelidande eller någon annan ersättningsberättigad avviker från bestämmelserna i lagen. Till vissa delar ingår dock i lagen möjlighet att genom avtal avvika från de i övrigt tvingande lagbestämmelserna.

Tillämpning av lagen om försäkringsavtal

Målsättningen är att det av lagstiftningen klart ska framgå vilka bestämmelser i lagen om försäkringsavtal som ska tillämpas på trafikförsäkring. Det föreslås att detta ska genomföras så att de bestämmelser som är tillämpliga på trafikförsäkring ska anges i lagen om försäkringsavtal. I den nya trafikförsäkringslagen har man även annars strävat efter att klarare beakta tillämpligheten av lagen om försäkringsavtal bl.a. när det gäller terminologi. I trafikförsäkringslagen ska samtidigt föreskrivas mer detaljerat om sådana frågor i fråga om vilka de motsvarande bestämmelserna i lagen om försäkringsavtal inte med tanke på sakinnehållet är tillämpliga på trafikförsäkring. Sådana bestämmelser är bl.a. bestämmelser om försäkringens giltighetstid, försummelse av upplysningsplikten, förorsakande av försäkringsfall, ägarbyte och pre-skription av fordringar. Av författningstekniska skäl blir man tvungen att i trafikförsäkringslagen införa vissa bestämmelser som redan finns i lagen om försäkringsavtal, vilka till sitt sakinhåll också är tillämpliga på trafikförsäkring. Sådana är bl.a. bestämmelser som gäller utfärdande av vissa handlingar, försäkringspremien efter att försäkringen upphört samt otillräknelighet och nödtillstånd. Dessutom har man i vissa av bestämmelserna i trafikförsäkringslagen infört uttryckliga hänvisningar till lagen om försäkringsavtal för att förbättra rättssäkerheten och klarheten i fråga om dessa lagars inbördes tillämpning.

Tillämpning av allmänna förvaltningslagar

Verkställigheten av trafikförsäkringen anses utgöra en offentlig förvaltningsuppgift. På försäkringsbolagens och Trafikförsäkringscentralens verksamhet tillämpas sålunda bestämmelserna i förvaltningslagen, om inte något annat föreskrivs i den lagstiftning som gäller trafikförsäkringen. Eftersom ett enskilt ersättningsärende som gäller en trafikskada är ett privaträttsligt skadeståndsärende på vilken skadeståndslagen tillämpas och ändring söks vid allmän domstol, avviker det från behandlingen av typiska förvaltningsärenden. T.ex. bestämmelserna om omprövning av förvaltningsbeslut är inte tillämpliga på beslut som fattas med stöd av trafikförsäkringslagen. Det är motiverat att till vissa delar föreskriva om trafikförsäkring med avvikelser från förvaltningslagen eller genom att komplettera förvaltningslagen. Bestämmelser som avviker från eller kompletterar förvaltningslagen beskrivs i detaljmotiveringens avsnitt om ersättningsförfarandet. Sådana är bl.a. bestämmelserna om motivering av beslut vid personskador, anhängiggörande av ersättningsärende, inledning av ersättningsärendets behandling samt sättet för delgivning av beslut.

Tillämplig lag vid vissa trafikskador

Till lagen ska för klarhetens skull fogas en bestämmelse som motsvarar försäkringsbolagens vedertagna praxis, så att en i Finland bosatt skadelidande kan välja att en personskada som orsakats av ett fordon som försäkrats enligt denna lag och som inträffat någon annanstans på EES-området än i Finland ska ersättas enligt finsk lag när skadan enligt bestämmelserna om lagval skulle komma att ersättas enligt någon annan lag än finsk lag.

Försäkringsplikten och fordon som ska försäkras

Begreppet fordon skulle ändras så att det ännu närmare motsvarar formuleringen av definitionen i direktivet än för tillfället. Enligt huvudregeln ska alla fordon vars stadigvarande hemort är i Finland försäkras. För att göra lagstiftningen klarare ska alla de fordon som har stadigvarande hemort i Finland och som inte behöver försäkras uppräknas i lagen. Delvis ska försäkringsplikten kopplas till fordonets registreringsplikt och delvis ska den bero på om fordonet används i trafik på det sätt som avses i trafikförsäkringslagen.

Alla motorfordon omfattas inte av registreringsplikt, trots att de skulle användas i trafik. Försäkringsplikten ska gälla, liksom för närvarande, för det mesta också dessa motorfordon när de används i trafik på det sätt som avses i trafikförsäkringslagen. Definieringen av de fordon som är befriade från försäkringsplikten skall inte ändras. Försäkring behövs inte heller i fortsättningen för bland annat ett sådant motorredskap eller en traktor som inte behöver registreras och vars största strukturella hastighet högst uppgår till 15 kilometer i timmen och inte heller för en skördetröska eller något annat motorredskap som i gårdsbruk används för bärgning av skörd och som inte behöver registreras. Liksom i nuläget ska fordon vars innehavare eller ägare är den finska staten stanna utanför försäkringsplikten.

Ansvar för skador som orsakats av fordon som inte behöver försäkras föreslås flyttas från Statskontoret till Trafikförsäkringscentralen. Ändringen skulle förenkla ersättningssystemet och förminska statens kostnader. I sista hand skulle ansvaret för kostnaderna flyttas från skattebetalarna till försäkringstagarkollektivet.

För klarhetens skull ska i lagen införas en huvudregel som följer rådande försäkringspraxis, enligt vilken man i försäkringsavtalet ska individualisera det motorfordon, i fråga om vilket skaderisken för användning i trafik har försäkrats. Om försäkringstagaren har ett i företags- och organisationsdatalagen (244/2001) avsett företags- och organisationsnummer, liksom företag som bedriver handel eller uthyrning med fordon har, kan man avvika från ovan nämnda huvudregel genom avtal. Denna möjlighet ska bl.a. gälla s.k. grupptrafikförsäkringar.

För att klargöra upphörande av försäkrings giltighet ska de situationer uppräknas i lagen där försäkringstagaren kan säga upp trafikförsäkringen eller där en uppgift som kommit någon annanstans ifrån kan jämföras med försäkringstagarens uppsägningsanmälan. Eftersom det är fråga om en obligatorisk försäkring ska försäkringstagare vars försäkringsplikt inte har upphört ha rätt att även i fortsättningen säga upp en trafikförsäkring endast om försäkringstagaren har tecknat en försäkring i ett annat försäkringsbolag. För närvarande kan trafikförsäkringen för ett avställt fordon endast avslutas genom att dess registreringsskyltar lämnas in. Efter de ändringar som införts i lagstiftningen om registrering av fordon och som träder i kraft den 1 november 2015, får alla fordonsklasser avställas utan att registreringsskyltarna återlämnas. Därför ska det också vara tillåtet att säga upp trafikförsäkringen för ett avställt fordon utan att registreringsskyltarna återlämnas. Detta innebär samtidigt att det i fortsättningen inte föreligger skyldighet att försäkra ett sådant avställt fordon. En förutsättning ska naturligtvis också vara att fordonet inte används i trafik. I fortsättningen kräver inte heller registreringen av byte av fordonets ägare eller innehavare i fråga om avställda fordon alltid att en trafikförsäkring tecknas. Oftast är det dock nödvändigt att då teckna en trafikförsäkring, för att fordonets faktiska besittning ska kunna överlåtas till en ny ägare eller innehavare.

Som en ändring i den nuvarande lagen föreslås att man också ska ha rätt att säga upp försäkringen när fordonet har stulits. Utöver en uttrycklig uppsägningsanmälan av försäkringstagaren ska som en uppsägningsanmälan bl.a. betraktas en anmälan av Trafiksäkerhetsverket, Trafikförsäkringscentralen eller ett annat försäkringsbolag om att fordonet slutligt har avregistrerats.

rats och tagits ur trafik, eller att fordonet genom en rättshandling övergått till en ny ägare eller innehavare. Detta motsvarar rådande försäkringspraxis.

Försäkringsbolagets skyldighet att bevilja försäkring

Med beaktande av försäkringens lagstadgade karaktär har man inte ansett det vara möjligt att avvika från det avtalstvång som föreskrivs för försäkringsbolagen med undantag för gräns- och förflyttningsförsäkringar. Försäkringsbolagen ska sålunda även i fortsättningen vara skyldiga att bevilja en försäkring som ansöpts hos dem och att hålla den i kraft.

Trafikförsäkringscentralen är inte ett försäkringsbolag och det kan inte vara verksam på marknadsvillkor. Därför ska också ett enskilt bolag i framtiden kunna bevilja en gränsförsäkring. Till riskerna för gräns- och förflyttningsförsäkringar hänför sig dock vissa särdrag, varför det i fråga om dem inte är motiverat uppställa avtalstvång för försäkringsbolagen. Genom gränsförsäkringar försäkras fordon från tredjeländer och förflyttningsförsäkringarna är ofta i kraft bara en mycket kort tid, och sålunda hör de inte till försäkringsbolagens sedvanliga försäkringsverksamhet. Av ovan nämnda orsaker ska skyldigheten att bevilja försäkring inte gälla förflyttnings- och gränsförsäkringar. Dessa försäkringar ska på motsvarande sätt som enligt den gällande lagen beviljas av Trafikförsäkringscentralen, om försäkringsbolagen vägrar bevilja försäkringarna. Trots att försäkringspremierna för gräns- och förflyttningsförsäkringarna när de beviljas av Trafikförsäkringscentralen inte bestäms på marknaden, kan dessa försäkringars särskilda karaktär och ringa betydelse på trafikförsäkringsmarknaden anses ge tillräckliga grunder för den föreslagna försäkringsmodellen.

Bestämmelserna om försäkringstagarens försummelse av upplysningsplikten i lagen om försäkringsavtal kan inte direkt tillämpas på trafikförsäkring, eftersom försäkringsbolaget då, till skillnad från frivilliga försäkringslag, inte har rätt att vägra bevilja försäkring. Försäkringsbolaget skulle även när det hade fått den riktiga uppgiften varit tvungen att bevilja trafikförsäkringen. Det föreslås att det i trafikförsäkringslagen ska införas en bestämmelse om konsekvenserna av att upplysningsplikten försummas. I den nuvarande trafikförsäkringslagen ingår inga bestämmelser om hur man ska förfara om det framgår att försäkringstagaren är en person som inte är fordonets verkliga ägare eller den innehavare som antecknats som försäkringstagaren felaktigt har antecknats i fordonstrafikregistret. Därför föreslås det att i den nya lagen ska införas en bestämmelse för dessa i praktiken ovanliga situationer.

Försäkringspremier

Det föreslås att bonusförordningen ska upphävas och regleringen i den föreslås endast delvis bli överförd till trafikförsäkringslagen. Det föreslås att det ska föreskrivas mer exakt än tidigare på lagnivå om de allmänna principerna för försäkringspremiernas beräkningsgrunder. Försäkringspremien ska på samma sätt som enligt den gällande lagen stå i rimlig proportion till de kostnader som föranleds av försäkringen. Denna princip ska preciseras genom att också beaktande av kapitalvärdet på förväntade kostnader ska införas i lagen. Dessutom ska det i lagen konstateras att försäkringsbolaget ska ha beräkningsgrunder för försäkringspremier vilka ska tillämpas enhetligt på alla försäkringstagare.

Kravet på att skadehistorian i princip ska påverka försäkringspremien, dvs. i praktiken det s.k. bonussystemet, föreslås bli bevarat. I fråga om privatpersoner ska skadehistorian beaktas i försäkringstagarens försäkringspremie för fordon som till sin kvalitet och användning är likadana. Detta bevaras även i framtiden, men vid sidan om detta kommer en möjlighet för försäkringsbolagen beakta skadehistorian att i större utsträckning. Skadehistorian för ett fordon kan beaktas vid prissättningen av flera fordon eller tvärtom. Vid företagsfordon har beaktandet av skadehistorian och prissättningen vart tämligen oregerade beroende på att företagsfordon an-

vänds på så många sätt och fordonen är så olika till sin kvalitet. Ingen ändring föreslås till denna del. Också när det gäller företagsfordon ska de allmänna principer som gäller för premiegrunder iakttas.

Försäkringstagaren har enligt vedertagen praxis möjlighet att undvika bonusförlust genom att till försäkringsbolaget betala en summa som motsvarar skadan. Företagskunder har dessutom i någon mån ingått försäkringsavtal där det uttryckligen avtalas om återbetalning av ersättningar upp till en viss gräns. Ovan nämnda prestationer påverkar försäkringstagarens försäkringspremier och syns inte i försäkringspremieinkomsten, varför de i viss mån minskar fördelningssystemets finansieringsunderlag. För att trygga en jämlik behandling av försäkringstagare och fördelningssystemets finansieringsunderlag föreslås att prestationer av detta slag i framtiden ska beaktas när kostnadsandelar för fördelningssystemet fastställs.

I lagen ska ingå mer exakta bestämmelser om grunderna för förhöjning av försäkringspremien vid användning i trafik av avställda motorfordon. Dessutom ska regleringen om preskription av försäkringspremien göras klarare.

Försummelse av försäkringspremien och försäkringsplikten

Lagen behöver ändras så att man inte genom att byta försäkringsbolag i fortsättningen ska kunna kringgå skyldigheten att betala försäkringspremien i samband med besiktningen. Genom detta kan man förhindra det fenomen som förekommit i praktiken att försäkringstagaren har kunnat låta bli att betala trafikförsäkringen för ett fordon som ska besiktas genom att teckna en ny försäkring i ett annat försäkringsbolag för att besiktningen ska kunna utföras.

Den gottgörelse som fastställs vid försummelse av försäkringsplikten enligt den gällande lagen ska ersättas med en försummelseavgift och en avgift som motsvarar försäkringspremien. Eftersom fastställande av försummelseavgift för ägaren eller innehavaren av ett fordon som försummat försäkringsplikten innebär i 124 § i grundlagen avsedd betydande utövning av offentlig makt, ska fastställande av försummelseavgift inte längre föreskrivas som Trafikförsäkringscentralens uppgift. I fortsättningen ska Statskontoret avgöra om det är fråga om en försummelse och på ansökan av Trafikförsäkringscentralen bestämma en försummelseavgift för ägaren och innehavaren av ett fordon som har försummat försäkringsplikten. Samtidigt ska Statskontoret också fastställa den avgift som motsvarar försäkringspremien för den tid för vilken försäkring borde ha tecknats. Över beslut av Statskontoret kan besvär anföras hos förvaltningsdomstolen. Trafikförsäkringscentralen ska verkställa Statskontorets beslut i ärendet och sköta om indrivningen av avgifterna.

Användningsförbud för fordon

I den nya lagen ska föreskrivas om användningsförbud för fordon som följer av försummelse av försäkringsplikten. Ett fordon som belagts med användningsförbud får inte användas i trafik. Användningsförbudet ska följa direkt med stöd av lag och ingen prövning som gäller enskilda fall ska ingå i det. Bestämmande av försummelseavgift eller betalning av avgiften ska inte påverka användningsförbudet, utan det ska upphöra först när försäkringsplikten har ombesörjts. Ett användningsförbud för fordonets tidigare ägare och innehavare ska också upphöra i samband med byte av ägare eller innehavare.

Ersättning för trafikskada

Inga ändringar föreslås i de grundläggande principerna för ersättning för trafikskada. Bl.a. bestämmelserna om det ersättningsansvariga försäkringsbolaget och om fördelning av ansvaret vid kollision mellan fordon ska bevaras oförändrade. Ersättningsansvaret och fördelningen av

ansvaret grundar sig till många delar på om fordonets förare anses ha gjort sig skyldig till vållande eller om fordonet annars har rört sig i strid med vägtrafiklagen.

I framtiden är det möjligt att fordon också kan framföras med hjälp av datateknik. Den föreslagna lagen ställer inga hinder för försäkring av motorfordon som rör sig utan förare, utan de ska försäkras på samma grunder som också andra fordon. Också de föreslagna bestämmelserna om ersättningsansvaret och om hur det fördelas skulle gå att tillämpa på sådana fall på samma sätt som om en fysisk person var föraren. Endast bestämmelser som gäller nedsättning av ersättningen på grund av förarens egen medverkan eller av annan motsvarande orsak, skulle i regel inte vara tillämpliga.

Det föreslås inte heller ändringar i de bestämmelser där det föreskrivs om ersättning för skada när fordonet är okänt eller när det försäkringsbolag som har ersättningsansvaret inte kan identifieras. Avsikten har till många delar varit att formulera bestämmelserna så att de är exaktare och klarare än vad de nu är utan att deras sakinhåll ändras. Propositionen ska också förtydliga den gällande allmänna principen om att det från en trafikförsäkring som tecknats för ett motorfordon inte ersätts skador som drabbat det fordonet och egendom som fanns i det.

I motorfordonstävlingar är det inte ens meningen att trafikregler ska iakttas, utan att medvetet ta större risker än normalt. Därför ska personskador som drabbar föraren själv av ett fordon som deltar i en tävling eller i övning som direkt hänför sig till en tävling inte ersättas från det ifrågavarande fordonets försäkring. Eftersom det aktuella förslaget delvis grundar sig på EU-domstolens dom i VNUK-ärendet och dess konsekvenser för kommissionens verksamhetsplan för de närmaste åren, är det behövligt att på nytt granska innehållet i lagstiftningen i fråga om motorfordonstävlingar när situationen senare har klarnat.

Det föreslås att maximibeloppet för ersättningsansvaret i fråga om saksador ska höjas från nuvarande 3,3 miljoner euro till 5 miljoner euro, eftersom den allmänna kostnadsnivån har stigit och maximibeloppet senast ändrades 1993. I en internationell jämförelse är Finlands gällande och nu föreslagna maximibelopp högre än det belopp som förutsätts i direktivet, men detta är motiverat för att trygga ställningen hos dem som orsakat skador och de skadelidande. För ersättningar som betalas för personskador ska det inte heller i fortsättningen föreskrivas något maximibelopp.

Ersättningsförmåner

De ersättningsförmåner som betalas med stöd av trafikförsäkringslagen ska bevaras i sin nuvarande form. I lagen ska dock införas en ny bestämmelse om betalning av inkomstbortfallsersättningar som engångsersättningar. Trafikförsäkringens syfte är att säkerställa utkomsten för personer som på grund av en trafikskada blivit permanent arbetsoförmögna. Således kan betalning av inkomstbortfallsersättningar som engångsersättningar i princip inte anses vara motiverat. Ibland kan det dock uppstå situationer där det är motiverat att betala en engångsersättning. Enligt förslaget ska således betalning av en engångsersättning vara möjlig av särskilda skäl. Under lagberedningen har man bedömt frågan, om också sveda och värk samt annat tillfälligt men vid mindre personskador borde ersättas från trafikförsäkringen. En utvidgning av ersättningen för dessa skador skulle orsaka onödigt mycket extra kostnader av ersättningsbehandlingen jämfört med de ersättningar som ska betalas ut för dem. Det har inte uppstått några särskilda problem av att mindre men inte har ersatts. Dessutom har en sådan möjlighet att begränsa ersättningen från trafikförsäkringen i fråga om immateriella skador som betalas utifrån personskador också godkänts i EU-domstolens avgörandepraxis (C 371/12). Av ovan nämnda orsaker är det inte ändamålsenligt att utvidga ersättningen till dessa ofta mycket små ersättningsförmåner.

Nedsatt eller förvägrad ersättning

Bestämmelserna om att användning av alkohol eller andra berusningsmedel minskar ersättningen föreslås med vissa obetydliga preciseringar bli bevarade i sin nuvarande form. Det samma gäller försäkringsbolagets rätt att förvägra eller nedsätta ersättningen vid annan egen medverkan från den skadelidandes sida. För klarhetens skull ska till lagen fogas en bestämmelse enligt vilken ovan nämnda avdrag i enlighet med rådande praxis dock inte ska göras i ersättningar enligt rehabiliteringslagen.

På samma sätt som för närvarande ska Trafikförsäkringscentralen ansvara för en skada, om försäkringsplikten för det fordon som orsakat skadan var försummad vid tidpunkten för skadan. Personskador som drabbar förare eller passagerare som samtidigt är fordonets ägare eller innehavare ska dock i regel inte ersättas. Trafikförsäkringscentralen ska dock kunna visa att föraren eller passageraren visste att fordonet inte var försäkrat. Bestämmelsen i trafikförsäkringslagen ska ändras så att den både i fråga om personkretsen och i fråga om bevisbördan mer exakt motsvarar direktivets ordalydelse. Dessutom föreslås att Trafikförsäkringscentralen ska ersätta en trafikskada också när den har orsakats av ett fordon vars ägare eller innehavare har sagt upp försäkringen på grund av att fordonet stulits. Det finns behov för en uttrycklig bestämmelse om situationer där fordonet har stulits, eftersom det inte är fråga om försummelse av försäkringsplikten och inte heller om ersättning för skador som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten.

Om den skadelidande när skadan inträffade fanns i ett fordon som olovligt tagits i bruk, ansvarar försäkringsbolaget, liksom i nuläget, i regel inte för skadan. Lagens ordalydelse ska ändras så att den bättre motsvarar ordalydelsen i direktivet på så sätt att försäkringsbolaget för att förvägra ersättningen blir tvunget att visa att den skadelidande visste att fordonet olovligt tagits i bruk.

Fullkostnadsansvar för sjukvårdskostnader

Det föreslås att bestämmelserna om fullkostnadsansvar för sjukvårdskostnader ska granskas så att de även i framtiden är så enhetliga som möjligt med motsvarande bestämmelser i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar. De bestämmelser som gäller den offentliga hälso- och sjukvårdens anmälningsplikt för att få fullkostnadsavgift ska flyttas från klientavgiftslagen (734/1992) till trafikförsäkringslagen och bestämmelserna ska göras mer exakta. I lagen ska föreskrivas mer detaljerat än för närvarande vilka uppgifter som ska skickas och inom vilken tid. I fråga om de förstnämnda ska vårduppgifterna utan dröjsmål skickas till försäkringsbolaget. Utan dessa uppgifter kan försäkringsbolaget inte avgöra frågan om ersättning för vård eller betala fullkostnadsavgift. I fråga om de sistnämnda situationerna ska verksamhetsenheterna inom hälso- och sjukvården senast inom fyra vardagar från det att anteckningar införts i journalhandlingarna skicka vårdplanen eller vårdbeslutet till försäkringsbolaget. Privat vård som getts utan betalningsförbindelse ersätts bara om vårdanstalten har skickat försäkringsbolaget anteckningar om vårdbesöket. Om det är fråga om vård för vilken en betalningsförbindelse behövs ska vårdanstalten i fortsättningen före vården underrätta den skadelidande om att en betalningsförbindelse behövs samt tillsammans med begäran om betalningsförbindelse skicka en vårdplan eller motsvarande handling till försäkringsbolaget. Till lagen ska också fogas bestämmelser om beslut om fullkostnadsavgift som ska ges kommunen och om kommunens rätt att söka ändring i beslut om avgiften. Till övriga delar motsvarar propositionen den gällande lagen.

Ersättningsförfarandet

I lagen ska i likhet med nuvarande ersättningspraxis föreskrivas om det försäkringsbolag till vilket den som lidit en trafikskada kan framlägga sitt ersättningsanspråk. Ersättningsanspråket ska framläggas till det försäkringsbolag som sannolikt ansvarar för ersättning för skadefallet. Ersättningsanspråket för personskador ska också kunna framläggas till det försäkringsbolag som har beviljat försäkring till det fordon i vilket den skadelidande befann sig när skadan inträffade. Andra skadelidande som drabbats av personskador än fordonets förare eller passage-rare ska få framlägga ersättningsanspråk till vilket försäkringsbolag som helst som försäkrat ett av de fordon som varit delaktiga i den aktuella trafikskadan.

Ett ersättningsanspråk som grundar sig på en trafikskada ska framläggas till försäkringsbolaget inom tre år från det att den person som söker ersättning har fått uppgift om skadefallet, dvs. trafikolyckan, och om de skadepåföljder som skadefallet har orsakat. Som en ändring jämfört med den gällande lagen föreslås att ett ersättningsanspråk dock alltid ska framläggas senast inom 10 år efter det att skadepåföljden uppkommit. Om något ersättningsanspråk inte läggs fram inom den utsatta tiden, förlorar den som söker ersättning sin rätt därtill. Ersättningsanspråket kan prövas efter den utsatta tiden, om det föreligger särskilda skäl till det.

Genom förslaget vill man påskynda behandlingen av och beslutsfattandet i ersättningsärenden. Därför ska i lagen föreskrivas om försäkringsbolagets skyldighet att inleda utredandet av ersättningsärendet inom sju vardagar från det att ärendet blev anhängigt. Tidsfristen för meddelande av beslut föreslås bli förkortad från tre månader till en månad från det att försäkringsbolaget fått den utredning det behöver för att avgöra ärendet. Att få ersättning så snabbt som möjligt är ofta viktigt för den skadelidandes utkomst. En förkortad ersättningstid är motiverad också av den orsaken att tiden för utbetalning av ersättning enligt lagen om försäkringsavtal i fråga om frivilliga försäkringar är en månad både vid person- och saksador. I lagen ska föreskrivas om medicinsk motivering av ersättning för personskador, vilket i synnerhet avser förbättra motiveringarna i ersättningsbeslut i fråga om det medicinska orsakssambandet. Det föreslås inga ändringar i den reglering om ersättningsförfarandet som grundar sig på direktivet. Sålunda ska bl.a. bestämmelserna om Trafikförsäkringscentralens ansvar när ett ersättningsärende fördröjs till sitt sakinnehåll bevaras oförändrade.

Det föreslås att det ska ingå mer exakta bestämmelser om försäkringsbolagets och Trafikförsäkringscentralens rätt att få uppgifter, dock utan att i betydande grad utvidga denna rätt. Syftet med ändringarna är att föreskriva om tillträde till information och utlämnande av information på ett tillräckligt välavgränsat sätt för att trygga dataskyddet och också för att säkerställa tillträde till sådana uppgifter som är nödvändiga vid genomförandet av lagen. I lagen ska också föreskrivas bl.a. om lämnande av uppgifter genom att öppna en teknisk anslutning till ett samfund som verkställer lagstadgad försäkring. Till lagen ska fogas en bestämmelse om bevarande av handlingar och annat material i försäkringsbolaget, vilket behövs av orsaker som hänför sig till den skadelidandes rättsskydd samt dataskyddet. De tidsfrister som hänför sig till förvaring av handlingar ska i praktiken motsvara nuläget.

Regressrätt

Den nuvarande bestämmelsen om försäkringsbolagets rätt att få tillbaka en ersättning som det har betalat av den som har skadeståndsansvar gentemot den skadelidande med stöd av skadeståndslagen eller någon annan lag ska begränsas i situationer av oaktsamhet som är lindrigare än grov när den som orsakat skadan är en privatperson, arbetstagare, tjänsteman eller någon annan person som är jämförbar med dessa. Genom ändringen ska försäkringsbolagets regressrätt vid trafikförsäkring i princip uppstå enligt samma principer som enligt lagen om försäkringsavtal. Den föreslagna ändringen motsvarar i huvudsak rådande praxis.

Hindrande av regressanspråk strider mot den skadeståndsrättsliga grundprincipen att skadans ekonomiska kostnader ska riktas mot den som visat oaktsamhet, klandervärt beteende eller som i situationer av strikt ansvar har möjlighet att genom sina åtgärder påverka sannolikheten för uppkomsten av skada. Om en trafikskada orsakas av bristfällig säkerhet hos ett motorfordon, föreligger sålunda inte tillräckligt vägande skäl för att bevara ovan nämnda förbud att rikta regressanspråk enligt produktansvarslagen mot den ersättningsskyldige eller mot det försäkringsbolag som beviljat en produktansvarsförsäkring till denne. I och med att fordonstekniken utvecklas, kan produktansvar hos fordonets tillverkare uppstå oftare än tidigare. I synnerhet gäller detta fordon som rör sig genom utnyttjande av datateknik utan aktiv medverkan av en förare. Av ovan nämnda skäl ska försäkringsbolagets och Trafikförsäkringscentralens regressrätt i fortsättningen också utsträckas till skador enligt produktansvarslagen. Det föreslås att produktansvarslagen ska ändras till denna del.

I ersättningsbeslut som getts med stöd av trafikförsäkringslagen ska ändring fortfarande sökas i den ordning som gäller för tvisteärenden, dvs. i första instans hos tingsrätten. Också tiden för väckande av talan ska bevaras oförändrad. Vissa obetydliga ändringar föreslås i det förfarande som ska iakttas i tingsrätterna.

Skaderegleringsrepresentanterna

Regleringen gällande skaderegleringsrepresentanten grundar sig på trafikförsäkringsdirektivet. Till denna del ska regleringen bevaras oförändrad.

Trafikskadenämnden och rättelse av beslut

Trafikskadenämnden ska fortfarande vara ett organ som ger utlåtanden och tillämpningsrekommendationer i frågor som gäller ersättning i trafikskadeärenden. En skadelidande, en annan ersättningsberättigad, försäkringstagaren, försäkringsbolaget eller den domstol som behandlar ersättningsärendet ska kunna begära utlåtande av trafikskadenämnden. Till skillnad från vad som gällde tidigare får försäkringsbolaget begära utlåtande av trafikskadenämnden också när det inte bedriver trafikförsäkring eller när det inte är försäkringsbolaget för ett fordon som varit delaktigt i skadefallet i fråga. Detta kan behövas t.ex. när det är oklart om det är fråga om en trafikskada.

Som en ändring i nuläget ska försäkringsbolaget i fortsättningen vara skyldigt att av trafikskadenämnden begära utlåtande också när det rättar ett felaktigt beslut till den berördes nackdel, om den berörde inte själv går med på att det felaktiga beslutet rättas. I trafikförsäkring grundar sig rättelse av ett felaktigt ersättningsbeslut i huvudsak på allmänna privaträttsliga principer, vilka dock inte ger försäkringsbolaget obegränsade möjligheter att rätta beslut. Ett beslut kan rättas t.ex. när den berörde har gett felaktiga uppgifter till försäkringsbolaget. I praktiken uppstår det ibland situationer där försäkringsbolagets rätt att rätta ett beslut som det har meddelat i rättsligt hänseende är öppen för olika tolkningar. Försäkringsbolaget har inte heller möjlighet att söka upphävande av sitt beslut genom extraordinarie rättsmedel. Genom ändringen strävar man således efter att förbättra rättsskyddet hos skadelidande.

Inga andra ändringar föreslås i trafikskadenämndens behörighet och uppgifter. Trafikskadenämnden ska således inte heller i framtiden kunna utfärda rekommendationer i frågor som gäller trafikförsäkring, såsom tillämpning och tolkning av trafikförsäkringsvillkor. I dessa frågor kan berörda parter hänskjuta ärendet till försäkringsnämnden för behandling.

Ändringssökande

Bestämmelserna om ändringssökande ska i sak bevaras oförändrade. Till lagen ska dock för klarhetens skull fogas en bestämmelse om kommunens och samkommunens rätt att söka ändring i beslut som gäller fullkostnadsavgift. En kommun eller samkommun ska få söka ändring i beslut som gäller fullkostnadsavgift hos förvaltningsdomstolen. Under beredningen analyserades också frågan om förlängning av kallelsetiden för försäkringsbolag att bli hörda i en rättegång. Enligt den gällande lagen är kallelsetiden 14 dagar, vilket har visat sig vara en kort tid för försäkringsbolagen. En förlängning av kallelsetiden skulle dock förhindra snabbt organiserade rättegångar samt kunde leda till utdragna straffprocesser. Därför föreslås inga ändringar i fråga om kallelsetiden.

Fördelningssystemet

Försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring deltar i finansieringen av de kostnader som täcks genom fördelningssystemet i förhållande till premieinkomsterna, på samma sätt som i nuläget. Statskontoret ska inte heller i fortsättningen delta i finansieringen av de kostnader som täcks genom fördelningssystemet, utan de trafikskador som Statskontoret ska ersätta betalas fullt ut av statens medel. Kretsen av ersättningar som finansieras genom fördelningssystemet föreslås bli utvidgad något, men i huvudsak ska de bestämmelser som gäller systemet förbli i sin nuvarande form. De prestationer som försäkringstagarna betalar till försäkringsbolagen inom det självriskförfarande som beskrivs ovan i avsnittet om ersättningsförfarandet där ersättningarna betalas tillbaka har i försäkringsbolagens bokföring behandlats som avdrag i ersättningarna. Då har dessa prestationer inte beaktats vid fastställandet av försäkringsbolagets fördelningsavgifter, vilket minskar systemets finansieringsunderlag. Därför föreslås att sådana självrisker vid trafikförsäkring ska fogas till premieinkomsten innan olika bolags avgiftsandelar fastställs.

Avsaknaden av högsta gräns för ersättningar för personsador har försvårat erhållande av ett täckande återförsäkringsskydd. Därför föreslås att trafikförsäkringens fördelningssystem ska utvidgas så att om mer än 75 miljoner euro ska betalas för ett skadefall, ska den del av ersättningen som överskrider detta belopp överföras att täckas från fördelningssystemet och sålunda på försäkringsbolagens gemensamma ansvar. En så stor skada har ännu aldrig inträffat. Den största enskilda trafikskada som hittills har inträffat uppgick till 13 miljoner euro. Ändringen påverkar dock inte de skadelidandes ställning, inte ens i den osannolika händelse att ovan nämnda övre gräns skulle överskridas, utan det är fråga om en gräns som fastställer sättet för finansiering av kostnaderna.

Trafikförsäkringscentralen ansvarar bl.a. för ersättning för skador som oförsäkrade och oidentifierade fordon har orsakat samt för ersättning för skador som fordon med gräns- och förflyttningförsäkring har orsakat. De ersättningar som centralen betalar ut, med undantag för de ersättningar som nuförtiden hör till fördelningssystemet (såsom indexförhöjningar för pensioner), finansieras genom den årliga avgift som försäkringsbolagen betalar till centralen för att täcka kostnaderna. Försäkringsbolagens finansieringsansvar för skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för motsvarar till sin karaktär fördelningssystemet, varför det är motiverat att dessa ersättningar till alla delar finansieras genom fördelningssystemet. Detta är motiverat också därför att Trafikförsäkringscentralen inte är ett försäkringsbolag, och för att försäkringsbolagslagen inte tillämpas på centralen, och den sålunda också saknar självständig förmåga att bära ansvar oberoende av sina medlemmar. I fråga om Trafikförsäkringscentralens övriga kostnader bevaras finansieringsmodellen i sin nuvarande form.

Tillsyn över genomförandet

För Finansinspektionen ska föreskrivas en skyldighet att årligen publicera en utredning av vilken det realiserade resultatet för försäkring enligt trafikförsäkringslagen framgår för varje försäkringsbolag. I Finansinspektionens övervakningsbefogenheter, vilka grundar sig på lagen om Finansinspektionen, föreslås inga ändringar.

I trafikförsäkringslagen ska på motsvarande sätt som i den gällande lagen föreskrivas om skyldighet hos ett motorfordons besiktningsförrättare och Tullen att i vissa i lagen fastställda situationer övervaka att trafikförsäkring har tecknats och att trafikförsäkringspremierna har betalats. Gränsbevakningsväsendet kan bistå Tullen vid övervakningen av gränsförsäkringar, vilket motsvarar rådande praxis. Tullen kan även i fortsättningen fungera som förmedlare av gränsförsäkringar.

Försäkringsbolags likvidation och konkurs

Det föreslås inga ändringar i de bestämmelser som gäller likvidation eller konkurs av försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet eller som gäller försäkringstagares tillskottspremie och försäkringsbolagens gemensamma ansvar i samband med dem.

Trafikförsäkringscentralen

För närvarande föreskrivs om Trafikförsäkringscentralens förvaltning i förordningen om centralens stadga. Om Trafikförsäkringscentralens uppgifter föreskrivs det däremot både i förordningen och i trafikförsäkringslagen. Det föreslås att regleringen om Trafikförsäkringscentralens uppgifter för klarhetens skull ska i sin helhet överföras till trafikförsäkringslagen. I lagen om Trafikförsäkringscentralen ska det åter föreskrivas om skyldigheten att höra till centralen och om centralens förvaltning och om finansiering av dess verksamhet. Till denna lag ska överföras merparten av den reglering som nu ingår i förordningen om centralens stadga. Det är motiverat att förskriva om Trafikförsäkringscentralens verksamhet på lagnivå, med undantag för vissa administrativa bestämmelser och detaljerade bestämmelser om insamling av statistikuppgifter som kompletterar lagen. Till den del som Trafikförsäkringscentralen sköter offentliga förvaltningsuppgifter, regleras dess verksamhet av förvaltningens allmänna lagar, liksom är fallet också när det gäller försäkringsbolagen.

Alla försäkringsbolag som i Finland bedriver trafikförsäkring ska vara medlemmar av Trafikförsäkringscentralen. Som en ändring i den gällande lagen föreslås att också Statskontoret ska vara medlem av centralen. Därför ska också bestämmelsen om Trafikförsäkringscentralens finansiering ändras. Trafikförsäkringscentralen ska även i fortsättningen få sin finansiering genom avgifter som tas ut av dess medlemmar till den del som kostnaderna inte täcks genom centralens intäkter eller fördelningssystemet.

Ändringar i Trafikförsäkringscentralens uppgifter kommer att införas. Centralen ska fortfarande t.ex. vara informationscentrum och ersättningsorgan. Dessutom ska det ansvara för skador som oförsäkrade fordon orsakat. Trafikförsäkringscentralen ska som en ny uppgift i stället för Statskontoret ansvara för skador som orsakats av fordon som inte behöver försäkras.

Till trafikförsäkringslagen ska fogas ny reglering om skadestatistik och riskundersökning som ska utarbetas vid Trafikförsäkringscentralen samt om rätt att få uppgifter som hänför sig till dessa uppgifter och om försäkringsbolagens skyldighet att utlämna uppgifter till Trafikförsäkringscentralen. Dessutom ska det i lagen föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens rätt att bemyndiga en representant att vara skaderegleringsrepresentant enligt gröna kortöverenskommelsen. Ett enskilt försäkringsbolag ska i fortsättningen kunna bevilja en gräns-

försäkring. Lagändringen kan sålunda leda till att Trafikförsäkringscentralen helt eller delvis slutar bevilja sådana försäkringar. Dessutom ska fastställandet av avgiften som motsvarar försäkringspremien och försummelseavgiften övergå på Statskontoret.

Som en ny sak ska i lagen också ingå bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens serviceuppgifter. Med serviceuppgifter avses serviceuppgifter som Trafikförsäkringscentralen på begäran kan tillhandahålla medlemmar eller andra instanser. Trafikförsäkringscentralens styrelse ska fastställa serviceuppgifterna och centralen ska ha rätt att ta ut funktionsspecifika serviceavgifter för att täcka de kostnader som uppstår av serviceuppgifterna.

Regleringen om Trafikförsäkringscentralens förvaltning, bokslut och revision ska i huvudsak förbli oförändrad. Trafikförsäkringscentralens högsta beslutande organ ska vara det allmänna mötet, liksom även i nuläget. Till det allmänna mötets uppgifter ska bl.a. höra att godkänna det förslag till centralens stadga som ska överlämnas till social- och hälsovårdsministeriet. Regleringen ska göras lättare bl.a. genom att slopa skyldigheten att ordna vår- och höstmöten. Dessutom ska bestämmelserna om fördelningen av centralens kostnader och om röstmängder i allmänna mötet ändras på grund av Statskontorets medlemskap. Det föreslås helt nya bestämmelser om förberedelse för undantagsförhållanden, skadeståndsskyldighet hos styrelseledamöterna och verkställande direktören, samt om tystnadsplikt för personer som är anställda vid centralen.

Tjänsteansvar

Vid verkställande av trafikförsäkring är det fråga om sådan skötsel av offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. Vid verkställigheten av vissa uppgifter är det också fråga om utövande av offentlig makt. I allmänhet är det fråga om utövande av offentlig makt när det ensidigt med stöd av lag ges ett förordnande som förpliktar någon annan eller när det ensidigt beslutas om någon annans fördel, rätt eller skyldighet. T.ex. beviljande av ersättning och avgörande av försäkringsplikten kan anses utgöra utövande av offentlig makt. När skötseln av en offentlig förvaltningsuppgift ges till någon annan än en myndighet ska på den som utför uppgiften tillämpas samma bestämmelser som på den som sköter motsvarande uppgift under myndighetsansvar. Tjänsteansvaret innehåller både skadeståndsrättsligt och straffrättsligt ansvar. I lagen ska införas en bestämmelse om straffrättsligt tjänsteansvar för personer som är anställda vid försäkringsbolag och Trafikförsäkringscentralen och för styrelseledamöterna när de utför uppgifter som avses i denna lag. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar ingår i 40 kap. i strafflagen.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Konsekvenser för den offentliga ekonomin och myndigheternas verksamhet

En överföring av bestämmandet av försummelseavgifter till Statskontoret orsakar en betydande mängd extra arbete för kontoret. Ett beslut meddelat av Statskontoret i ett försummelseavgiftsärende ska vara ett i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) avsett beslut som har fattats med anledning av en ansökan, för vilket Statskontoret av Trafikförsäkringscentralen ska ta ut en avgift som motsvarar självkostnadsvärdet enligt lagen. Storleken på en avgift som staten uppbär för en prestation ska motsvara beloppet av statens totala kostnader för prestationen. Överföringen av den administrativa påföljdsavgiften från Trafikförsäkringscentralen till Statskontoret orsakar således inga extra kostnader för staten.

Ersättning från statens medel för skador som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten har inneburit en årlig utgiftspost på något mindre än en miljon euro. Ansvaret för skador som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten flyttas till Trafikförsäkrings-

centralen, vilket på motsvarande sätt förminskar statens kostnader med uppskattningsvis en miljon euro.

I samband med användningsförbud ska polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet i framtiden ha möjlighet att ta i besittning registreringsskyltarna och registreringsbeviset för det motorfordon som används i strid med ett användningsförbud. Detta sker i samband med normal trafikövervakning och sålunda orsakas inga direkta extra kostnader av det. Det föreslås inga ändringar i den övervakning som Tullen utför i samband med gränsförsäkringar som skulle påverka de kostnader som uppstår för Tullen. På samma sätt som i nuläget får utöver Tullen också Gränsbevakningsväsendet övervaka att gränsförsäkring har tecknats.

Den avkastning som försäkringspremieskatten gav staten år 2014 uppgick till 712,5 miljoner euro, av vilket över en fjärdedel samlades genom trafikförsäkringspremier. Eftersom det endast föreslås smärre ändringar i trafikförsäkringens tillämpningsområde och ersättning för skador, är också konsekvenserna för avkastning på försäkringspremieskatten obetydliga. Trots att en inskränkning av försäkringsskyddet för personer som deltar i fordonstävlingar leder till att dessa skador ersätts utifrån andra försäkringar, skulle ändringen minska avkastningen av försäkringspremieskatten med uppskattningsvis en miljon euro per år. En orsak till detta är att det inte upp bärs försäkringspremieskatt på premien för frivilliga personförsäkringar.

Finansinspektionens lagstadgade uppgifter ska inte öka med undantag för skyldigheten att upprätta en statistikundersökning. Eftersom Finansinspektionen redan nuförtiden upprättar statistikundersökningen i fråga, har lagändringen inga konsekvenser för Finansinspektionens kostnader.

I regleringen om fullkostnadsmotsvarighet för sjukvårdskostnader föreslås inga sådana ändringar som skulle inverka på kommunernas rätt att av försäkringsbolagen ta ut de sjukvårdskostnader som orsakas dem av trafikskador. Det att tillämpningen av trafikförsäkringen avgränsas i fråga om fordonstävlingar minskar dock i vissa situationer möjligheterna hos den offentliga hälso- och sjukvården att ta ut fullkostnadsavgift av försäkringsbolagen för vård som getts på grund av dessa skador. Konsekvenserna kan på lång sikt bedömas uppgå till ca 0,5 miljoner euro per år. I övrigt har propositionen inga konsekvenser för kommunernas ekonomi.

3.2 Konsekvenser för försäkringsbolag och Trafikförsäkringscentralen

På grund av ändringar i bestämmelserna som gäller ersättning och förfarandet blir försäkringsbolagen och Trafikförsäkringscentralen i någon mån tvungna att ändra sina försäkrings- och ersättningsprocesser, vilket orsakar affärsekonomiska och administrativa kostnader när lagen träder i kraft. Lagens verkställighet förutsätter också utbildning, för att den egna personalen, ombud och andra samarbetspartner ska få kännedom om de nya bestämmelserna. Också informationen, i synnerhet till försäkringstagare, kräver tilläggsresurser i samband med lagens ikraftträdande. Vissa ändringar och kompletteringar som föreslås i lagstiftningen orsakar behov hos försäkringsbolagen att ändra de datasystem som används. Å andra sidan minskar den nya lagens allt klarare bestämmelser den administrativa bördan och kostnaderna av lagens verkställighet. Regleringens totala mängd minskar något, eftersom reglering som är överlappande med andra lagar eller som annars är onödigt inte föreslås ingå i den nya lagen. Tillåtande av den föreslagna tekniska anslutningen ger å andra sidan möjlighet att effektivisera informationsutbytet mellan försäkringsinrättningar. I sin helhet är lagändringarnas omedelbara ekonomiska konsekvenser för försäkringsbolagens kostnader dock obetydliga.

Det att ett avställt fordons försäkring kan sägas upp utan att registreringsskyltarna återlämnas ökar sannolikt något försummelser av försäkringsplikten. Å andra sidan är det sannolikt att de situationer där ett försäkrat fordon används under avställning i motsvarande grad minskar.

RP 123/2015 rd

De ändringar som föreslås i fråga om användning av skadehistorieuppgifter upprättande av premiegrunderna ger försäkringsbolagen större flexibilitet vid fastställandet av premierna för privata hushålls försäkringar. Detta kan bedömas öka konkurrensen mellan försäkringsbolag och sålunda på lång sikt ha en minskande effekt på försäkringspremierna.

Användningen av sådana arrangemang torde minska när de ersättningar som företagen betalar tillbaka till försäkringsbolaget i samband med självriskarrangemang som finns till buds för försäkringstagare börjar beaktas i fördelningssystemets finansieringsgrund. I fråga om privatpersoner påverkar ändringen sannolikt inte användningen av självriskarrangemang.

De föreslagna ändringarna påverkar Trafikförsäkringscentralens uppgifter. Trafikförsäkringscentralen ska inte längre bestämma de avgifter som följer av försummelse av försäkringsplikten. I fortsättningen kan också försäkringsbolagen i stället för Trafikförsäkringscentralen bevilja gränsförsäkringar. Eftersom bestämmande av avgifter som följer av försummelsen ska bli Statskontorets uppgift och beviljande av gränsförsäkringar kan överföras till försäkringsbolagens uppgift, har inte ändringarna konsekvenser för trafikförsäkringssystemets totala kostnader. Å andra sidan ska Trafikförsäkringscentralen få en ny uppgift när den ersätter skadorna som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten i stället för Statskontoret. Årligen har det skett uppskattningsvis 200 stycken sådana skador och de har orsakat ett ersättningsbelopp på uppskattningsvis en miljon euro.

Genom användningsförbud för fordon som grundar sig på trafikförsäkringslagen strävar man efter att förebygga försummelser av försäkringsplikten och sålunda att minska kostnader som uppstår av att fordon inte har försäkrats. Det är dock svårt att på förhand bedöma de ekonomiska konsekvenserna av användningsförbudet. Det att besiktningen förhindras om försäkringspremierna har försummats, även när försäkringstagaren byter bolag, kan i någon mån bedömas minska försäkringsbolagens kreditförluster.

Skador som drabbar förare av fordon som deltar i fordonstävlingar ska inte längre ersättas med stöd av trafikförsäkringslagen från försäkringen för det fordon som de framför. Fordonets förare omfattas inte av det s.k. förarplatsskyddet i tävlingsituationer och i övningar som direkt hänför sig till en tävling. Detta innebär att trafikförsäkringens ersättningsutgift uppskattningsvis minskar med ca 5 miljoner euro per år. Ändringen av produktansvarslagen ger den som betalar trafikförsäkringsersättning rätt att rikta regressanspråk mot en tillverkare eller importör av fordon som är ansvarigt med stöd av produktansvarsförsäkring. Det bedöms att det högst finns några sådana fall per år.

Försäkringsbolagens skyldighet att begära utlåtande av trafikskadenämnden i vissa situationer där ersättningsbeslutet rättas ökar antalet sådana begäran om utlåtande med några tiotal per år. Detta innebär att trafikskadenämndens kostnader ökar med uppskattningsvis 10 000—20 000 euro. Nämndens kostnader täcks genom en avgift som uppbärs av försäkringsbolagen, varför de ökade kostnaderna kommer att bekostas av försäkringsbolagen.

Genom att finansiera de ersättningar som betalas för trafikskador till den del som de överskrider 75 miljoner euro som en del av fördelningssystemet tryggas erhållandet av återförsäkringar på marknaden, vilket kan bedömas reducera kostnaderna för återförsäkring. Ersättningar som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för ska börja finansieras genom fördelningssystemet i fråga om skador som inträffar efter lagens ikraftträdande, varför försäkringsbolagen inte längre ska vara skyldiga att på förhand förbereda sig för ersättningsutgifter som senare uppstår av dem.

3.3 Konsekvenser för försäkringstagare och skadelidande

Propositionen innehåller förtydliganden och preciseringar i den gällande lagstiftningen. Innehållet i försäkringsskyddet samt de olika aktörernas uppgifter och ansvar framgår lättare än för närvarande i och med att lagens struktur och innehåll förnyas. En klarare lag kan bedömas ha konsekvenser som allmänt förbättrar försäkringstagarnas och de skadelidandes ställning och rättsskydd.

Ansvar för skador som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten flyttas från Statskontoret till Trafikförsäkringscentralen. I sista hand betyder detta att finansiella ansvaret flyttas från skattebetalarna till trafikförsäkringsbolagen och därmed till alla trafikförsäkringstagare. Årligen har det skett uppskattningsvis 200 av dessa skador, vilket är uppskattningsvis 0,2 % av alla trafikskador. Ersättningsbeloppet som orsakas av skadorna är uppskattningsvis en miljon euro, det vill säga 0,2 % av trafikförsäkringens hela ersättningsbelopp.

I fordonstävlingar inträffar för fordonens förare årligen uppskattningsvis flera tiotals personskador som nu ersätts från trafikförsäkringen, och som i fortsättningen inte ska ersättas. De kommer däremot att bli ersatta med stöd av frivilliga personförsäkringar som förutsätts av vederbörande licenspraxis, vilken iaktas av tävlingsarrangörer. I fordonstävlingar uppstår ibland också allvarliga personskador som leder till bestående arbetsförmåga eller dödsfall. Det försäkringsskydd som frivilliga försäkringar ger är inte till sina maximibelopp och inte heller i alla avseenden till sina ersättningsförmåner lika bra som det försäkringsskydd som trafikförsäkringen ger, varför försäkringsskyddet för dessa skadelidande försvagas åtminstone i fråga om de allra allvarligaste personskadorna, i synnerhet sådana som leder till bestående arbetsförmåga. Också Trafikförsäkringscentralens lagstadgade ansvar för den händelse att försäkringen inte ombesörjs på vederbörligt sätt ska slopas.

Försäkringsbolagets rätt att få tillbaka en ersättning som det har betalat från en tredjeperson som har orsakat skadan ska begränsas så att privatpersoner, arbetstagare, tjänstemän eller andra personer som är jämförbara med dem aldrig blir föremål för regressanspråk i situationer av oaktsamhet som är lindrigare än grov. Härigenom förbättras ställningen hos dem som orsakar skador. De praktiska konsekvenserna är dock obetydliga, eftersom försäkringsbolagen i praktiken inte har använt sin regressrätt i ovan nämnda situationer.

Försäkringsbolaget ska inleda utredningen av ersättningsärendet inom sju vardagar. Dessutom ska tidsfristen för meddelande av beslutet förkortas från tre månader till en månad. Detta innebär i många fall en snabbare utbetalning av ersättning till de skadelidande.

3.4 Genuskonsekvenser

Försäkringstagarens kön får inte beaktas i försäkringspremier som beviljas konsumenter, vilket grundar sig på en dom som gällde jämställdhetsdirektivet från Europeiska unionens domstol och på försäkringsbolagslagen som ändrades på grund av domen. Av samma orsak får könet inte heller påverka försäkringsersättningar. De ersättningar som betalas från trafikförsäkringen till den skadelidande fastställs sålunda på samma grunder oberoende av kön.

I synnerhet är risken hos unga män att drabbas av skador eller dö i vägtrafiken betydligt högre än hos unga kvinnor. Det är mest män som orsakar trafikskador genom grov oaktsamhet och under påverkan av alkohol eller andra berusningsmedel, medan kvinnorna utgör en klar minoritet. Det är oftare fall som involverar män än fall som involverar kvinnor i vilka ersättningar till den skadelidande själv antingen nedsätts eller förvägras helt på grund av grov oaktsamhet eller användning av alkohol eller andra berusningsmedel. Lagens bestämmelser är lika för både kvinnor och män. Trots att en nedsatt ersättning indirekt kan påverka användningen av

alkohol och andra berusningsmedel samt körbeteendet och därigenom kan minska skaderisken för dessa, torde effekten förbli tämligen obetydlig.

4 Beredningen av ärendet

4.1 Beredningsskeden

Social- och hälsovårdsministeriet tillsatte i mars 2004 en arbetsgrupp för att bereda reformen av trafikförsäkringslagstiftningen (STM011:00/2004). Arbetsgruppen fick som målsättning att göra trafikförsäkringslagstiftningen klarare och modernare. Arbetsgruppen beredde inte de nya lagarna om Trafikförsäkringscentralen och trafiksäkerhetsavgiften. Arbetsgruppen överlämnade sitt betänkande till ministeriet den 11 januari 2008. Utlåtande om arbetsgruppens betänkande begärdes av 15 myndigheter och samfund. Alla som yttrade sig understödde ett fortsatt beredningsarbete. Avgivande av utlåtande försvårades av att det inte fanns några konsekvensbedömningar och att förslagen till lagar om Trafikförsäkringscentralen och trafiksäkerhetsavgiften fattades. Dessutom konstaterades det i flera utlåtanden att propositionens motivering var bristfällig. Kritiska synpunkter framfördes bl.a. om regleringen om användningsförbud och om lindringen av regleringen om medverkan till personskador. Dessutom önskades att flera enskilda paragrafer och punkter skulle preciseras och att rättsläget skulle klarläggas i förhållande till lagen om försäkringsavtal.

Finansinspektionen lämnade den 24 november 2008 ett initiativ till social- och hälsovårdsministeriet om att klarlägga självriskpraxis i samband med totalreformen av trafikförsäkringslagstiftningen. Finansinspektionen föreslog bl.a. att det i lagen klart ska anges huruvida olika självriskarrangemang är tillåtna eller inte i trafikförsäkringen.

Utifrån de utlåtanden och initiativ som inkom fortsatte social- och hälsovårdsministeriet beredningen av trafikförsäkringslagen samt av lagarna om Trafikförsäkringscentralen och trafiksäkerhetsavgiften som tjänsteuppdrag. Efter avslutad beredning begärde social- och hälsovårdsministeriet i januari 2011 utkastet till regeringsproposition av 27 myndigheter och samfund. I utlåtandena konstaterades att trafikförsäkringslagen ännu behöver ytterligare beredning för att förenhetliga terminologin och språkdräkten. I formuleringen av och motiveringen för flera paragrafer föreslogs ändringar och preciseringar. Bl.a. ansåg justitieministeriet att lagen ännu förutsätter noggrann fortsatt beredning. Flera av remissinstanserna framförde att rättsläget måste klarläggas i förhållande till förvaltningslagen. I fråga om avgränsningen av ersättningen för trafikskador ansåg en del av remissinstanserna att man ska återgå till vad som ingick i det tidigare betänkandet där avgränsningen av ersättningen inte gick lika långt; en del däremot önskade en strängare reglering på denna punkt. I utlåtandena fästes uppmärksamhet vid Trafikförsäkringscentralens uppgifter och det efterlystes motiveringar för att det fortfarande är motiverat att ge centralen dessa uppgifter.

Social- och hälsovårdsministeriet inledde år 2013 den fortsatta beredningen av trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och lagen om trafiksäkerhetsavgiften såsom tjänsteuppdrag. Om lagutkastet hördes under beredningen relevanta ministerier, Finansinspektionen, Försäkrings- och finansrådgivningen FINE, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Trafiksäkerhetsverket, Konkurrens- och konsumentverket, Trafikförsäkringscentralen, Statskontoret, Finansbranschens Centralförbund, trafikskadenämnden, Försäkringsbranschens Rehabilitering rf., Autoliitto ry, Finlands Motorförbund ry och Akk-Motorsport rf.

4.2 Utlåtandena och hur de har beaktats

En omfattande remissrunda ordnades om det nya utkastet till regeringsproposition i början av 2015. Utkastet till propositionen skickades till 46 aktörer som representerade relevanta mini-

sterier, myndigheter, näringslivet och verkställare av trafikförsäkring. Bland dem som fick en begäran om utlåtande, avgav 39 ett utlåtande. Utöver detta gav 7 andra instanser ett utlåtande. Sammanlagt inkom 46 utlåtanden. Ett sammandrag av utlåtandena har funnits tillgängligt på social- och hälsovårdsministeriets webbplats sedan den 31 mars 2015.

Flera remissinstanser fäste uppmärksamhet vid förslagen om fordonstävlingar. Avgränsningen av skador som drabbar personer som deltar i fordonstävlingar från kretsen av ersättningar enligt trafikförsäkringslagen understöddes i stor utsträckning med undantag för några remissinstanser. Remissinstanserna kommenterade också grunderna för beräkning av försäkringspremier och bonussystemet. De nuvarande grunderna för beräkning av försäkringspremier som försäkringsbolagen använder har t.ex. inte ansetts vara genuint riskmotsvariga och det har önskats att skadehistorian kan beaktas i större utsträckning också mellan olika fordonsklasser. En förarspecifik skadehistoria lyftes också fram som alternativ till den fordonsspecifika skadehistorian. Flera remissinstanser motsatte sig de föreslagna avgränsningarna i trafikförsäkringens ersättningskrets avseende skador som drabbar luftfartyg samt egendom inom en arbetsprestations omedelbara verkningskrets. Det föreslogs att ersättning för trafikskador vid mindre men ska utvidgas. Dessutom framfördes i utlåtandena många tekniska korrigeringsförslag både i bestämmelserna och i motiveringarna.

Propositionen har finslipats som tjänsteuppdrag vid social- och hälsovårdsministeriet utifrån den respons som inkommit om utkastet till proposition i utlåtanden och på annat sätt.

5 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Avsikten är att samtidigt med denna proposition också avge en regeringsproposition med förslag till lag om trafiksäkerhetsavgift. Den nämnda lagen skulle ersätta det som föreskrivs om trafiksäkerhetsavgiften i den nuvarande trafikförsäkringslagen och i förordningen som utfärdats med stöd av den.

Riksdagen behandlar samtidigt med denna proposition regeringens proposition om lagstiftning om alternativ tvistlösning av konsumenttvister (RP 74/2015). Genom den föreslagna lagstiftningen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistlösning vid konsumenttvister (ADR-direktivet). Genom propositionen ska ändringar införas bl.a. i lagen om trafikskadenämnden. I denna proposition föreslås att samma 6 § i lagen om trafikskadenämnden ska ändras som i den nämnda propositionen.

Riksdagen behandlar samtidigt med denna proposition också regeringens proposition till lagar om ändring av fordonslagen och vägtrafiklagen (RP 24/2015). Lagarna avses träda i kraft senast vid ingången av 2016. Genom lagändringarna skulle det bli tillåtet att använda nya typer av i fordonslagen definierade lättviktsfordon och andra förflytningshjälpmedel i trafik. Sådana fordon och andra förflytningshjälpmedel skulle vara till exempel eldrivna cyklar och fordon som underlättar eller ersätter gåendet. Frågan om dessa fordon eller andra förflytningshjälpmedel som definieras i fordonslagen skall trafikförsäkras eller inte, skall lösas genom tolkning av begreppet fordon som baserar sig på direktivet, och därför orsakar inte ändringen av fordonslagen behov att ändra trafikförsäkringslagen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Trafikförsäkringslagen

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens tillämpningsområde. I paragrafen ska föreskrivas om lagens tillämpningsområde. Enligt artikel 3.1 i direktivet ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. Tillämpningsområdet för trafikförsäkringen har således kopplats till användning av fordon. Vid tillämpningen av bestämmelsen ska både inhemsk rättspraxis och EU-domstolens avgöranden beaktas. Också rekommendationer från trafikskadenämnden har en stor betydelse för styrningen av bestämmelsens tillämpningspraxis.

Enligt 1 mom. föreskrivs i lagen om ersättning för person- och saksador som orsakas av användning i trafik av motorfordon samt om trafikförsäkring som tecknas i händelse av ovan nämnda skador. Bestämmelsen motsvarar vad som föreskrivs i 1 § 1 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen. Användning av fordon i trafik är i princip inte bunden till vägtrafik eller heller annars till allmänna trafikleder. T.ex. körning med motorkälke i terräng utgör användning i trafik av ett fordon i den mening som avses i lagen. I lagen ingår dock vissa bestämmelser som preciserar tillämpningsområdet och ersättningen, vars tillämpning beror på om fordonet används på trafikleder eller utanför dem. Det föreslås att trafikled ska definieras i 2 § 19 punkten. När det tolkas vad som kan anses utgöra användning i trafik av ett fordon har betydelse också tillskrivits huruvida man med fordonet har orsakat en person- eller sakskada. Detta framkommer bl.a. i högsta domstolens prejudikat HD 1991:169 och HD 2003:3.

I 2 mom. ska de situationer fastställas där fordonet inte är i sådan trafik som avses i trafikförsäkringslagen, inte ens när de förutsättningar som föreskrivs i 1 mom. uppfylls. Föreslagna 2 mom. begränsar således omfattningen av trafikförsäkringens ersättning och påverkar i vissa fall också försäkringsplikts omfattning. Eftersom syftet med 2 mom. är att precisera lagens tillämpningsområde, är bestämmelsen inte avsedd att vara uttömmande. På grund av att definitionen av trafik bygger på allmänt språkbruk kan således också andra situationer än de som nämns i 2 mom., i vilka det föreligger ett orsakssamband mellan användning av fordonet och skadan, men fordonet inte har använts i trafik, falla utanför lagens tillämpningsområde och sålunda utanför trafikförsäkringens ersättning. Man bör observera att användning i trafik av fordon som införts i registret i regel inte påverkar försäkringsplikten, utan den bestäms enligt fordonsklassen eller fordonets övriga egenskaper. I fråga om oregistrerade fordon definierar lagens tillämpningsområde däremot också försäkringsplikten. Bestämmelser om försäkringsplikt och om undantag i den ingår i 2 kap.

I 2 mom. 1 punkten ska på motsvarande sätt som i 2 § 1 mom. 2 punkten i den gällande lagen föreskrivas att ett motorfordon inte är i trafik när det på en plats utanför trafiklederna används för ett väsentligen annat ändamål än transport av personer eller gods. Den transport av personer som nämns i bestämmelsen har av hävd tolkats så att det i fordonet när skadan inträffade inte nödvändigtvis behöver finnas andra personer än fordonets förare. Definitionen på användning av fordon för ett väsentligen annat ändamål än transport av personer eller gods har tolkats snävt så att den sällan blir tillämplig i praktiken. Ett väsentligen annat ändamål har ansetts föreligga t.ex. i situationer där fordonet har använts som kraftkälla. Fordon förvaras på platser som är avskilda från trafikleder ofta på grund av avställning. Avställning ska dock inte förutsättas, utan oavsett avställning ska förvarande av fordonet avskilt från trafikleder falla ut-

anför lagens tillämpningsområde. En sådan situation kan uppstå t.ex. när en husbil används för boende på ett campingområde.

I den nya lagen ska inte ingå en bestämmelse som i 2 § 1 mom. 2 punkten i den gällande lagen att ett motorfordon inte är i trafik när det används på en plats utanför trafiklederna i arbete på ett gårdsbruk. Genom ändringen avser man säkerställa att lagen följer direktivet, med beaktande av EU-domstolens avgörande i Vnuk-fallet, vilket omnämndes i allmänna motiveringen. Enligt den gällande lagen anses skador som inträffat vid sedvanlig användning av motorfordon i arbete på ett gårdsbruk ofta som trafikskador på den grunden, att det är fråga om transport av gods eller personer. Konsekvenserna av ändringen är därför tämligen små.

Enligt 2 § 1 mom. 3 punkten i den gällande trafikförsäkringslagen är ett motorfordon inte i trafik i den mening som avses i lagen när det förvaras eller repareras i ett garage eller en reparationsverkstad eller på någon annan plats utanför trafiklederna. Det föreslås att lagen ska preciseras så att också service och tvätt av fordonet jämföras med reparation, vilket motsvarar vedertagen ersättnings- och rättspraxis. Orden garage och reparationsverkstad föreslås bli strukna såsom onödiga och delvis föråldrade uttryck. I 2 mom. 2 punkten i den föreslagna paragrafen ska konstateras att motorfordon inte används i trafik när det på en plats som är avskild från trafikleder förvaras, repareras, undergår service eller tvättas. Det avgörande vid tillämpningen av bestämmelsen ska vara huruvida fordonet är på ett ställe som är avskilt från trafikleder. Trafikled ska definieras i 2 § 19 punkten. Ett motorfordon används inte i trafik t.ex. när det i samband med reparation, service eller tvätt förflyttas på ett område som finns utanför trafiklederna, såsom i en reparationshall, tvätthall eller på en s.k. tvättgata.

Enligt 2 § 4 punkten i den gällande lagen är ett motorfordon inte i trafik när det på ett för trafik avspärrat område används i tävlings-, övnings- eller experimentsyfte. Det föreslås att bestämmelsen ska preciseras så att den motsvarar rådande ersättnings- och rättspraxis. Enligt 2 mom. 3 punkten i den föreslagna paragrafen används motorfordonet inte i trafik i den bemärkelse som avses i lagen när det använts på ett område som är avspärrat från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som direkt hänför sig till en tävling. Med tävling ska t.ex. avses tävlingar som grenorganisationer organiserar samt andra arrangerade evenemang. Med testning ska avses all slags provning, provkörning och annan testning av ett fordon, såsom t.ex. testning av fordonet eller dess utrustning utförd av biltillverkarna. Testernas natur avviker i betydande grad från sedvanlig användning i trafik av fordon, eftersom man där medvetet ökar skaderisken genom att testa fordonets köregenskaper och tekniska hållbarhet. Skador vid övervakad och handledd övningskörning som hänför sig till körundervisning för att uppnå, bevara eller förbättra allmän körskicklighet, t.ex. bilskolornas övningskörning på halt väglag också på en stängd bana har av hävd ansetts vara ersättningsgilla från trafikförsäkring. Därför föreslås att bestämmelsen ska ändras så att begränsningen i tillämpningsområdet inte längre gäller alla övningar utan endast sådana övningar som omedelbart hänför sig till ovan nämnda tävlingar. Sådana övningar kan anses vara t.ex. s.k. uppvärmningskörning som körs före den egentliga tävlingen.

Bestämmelsen har av hävd tillämpats så att motorfordon som används på ett banområde som så klart skyltats vara avspärrat, att ingen utan att märka det kan hamna på området, inte har ansetts vara använt i trafik på det sätt som avses i lagen. I praktiken har detta inneburit arrangemang, där man genom strukturella lösningar eller fortlöpande övervakning effektivt hindrar tillträde till banområdet för alla utomstående personer. Definitionen på ett avspärrat område kan uppfyllas av t.ex. motorbanor som är verksamma med stöd av ett permanent tillstånd av myndigheterna och kartingbanor som byggs inomhus. Det avspärrade området kan utöver en körbana för tävlingsfordon också t.ex. vara ett s.k. bandepåområde. För att uppfylla kravet om att vara avspärrat från trafik ska också ett sådant område vara klart avspärrat från det övriga område som publiken fritt kan röra sig på, t.ex. genom strukturella hinder eller väk-

tare. I 41 § ska det föreskrivas om begränsningar i ersättningen som ska gälla skador som personer som deltar i tävlings- och testningsverksamhet ådragit sig själva.

2 §. Definitioner. Enligt punkt 1 ska med fordon avses ett motorfordon som är avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken men inte på spår, samt en kopplad eller fristående släpvagn. Definitionen på fordon ska till sitt innehåll motsvara 3 § i den gällande trafikförsäkringslagen och den definition på fordon som ingår i artikel 1.1 i trafikförsäkringsdirektivet. Den definition på fordon som nu ska införas i trafikförsäkringslagen motsvarar dock till sin ordalydelse mer exakt än tidigare definitionen i direktivet.

Enligt punkt 2 avses med direktivet Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet. Definitionen behövs när det lagstiftas om definitionen på ersättningsorganet samt när information lämnas om skaderegleringsrepresentanterna till de informationscentra i EES-staterna som avses i direktivet.

Enligt punkt 3 ska enligt punkten med försäkringsbolag avses ett försäkringsbolag eller annat försäkringsföretag som erhållit koncession att bedriva i direktivet avsedd trafikförsäkringsverksamhet. Definitionen behövs, eftersom det är möjligt att det enligt lagstiftningen i någon annan EES-stat eller stat som hör till gröna kort-systemet än Finland är möjligt att bedriva trafikförsäkringsverksamhet också i någon annan form än som försäkringsbolag.

Enligt punkt 4 ska med försäkringstagare avses den som slutit ett försäkringsavtal med försäkringsgivaren. Definitionen motsvarar definitionen i 2 § 4 punkten i lagen om försäkringsavtal.

Enligt punkt 5 ska med den försäkrade avses den till vars förmån trafikförsäkringen gäller. Försäkringstagaren och den försäkrade kan vara olika personer. En person som försäkrats genom ansvarsförsäkring är den person vars skadeståndsrättsliga ansvar täcks genom försäkringen. Trafikförsäkringen är inte en ren ansvarsförsäkring, men den täcker på samma sätt som en ansvarsförsäkring så gott som utan undantag det skadeståndsansvar som annars följer av användning i trafik av ett motorfordon. Således är också i trafikförsäkring den försäkrade den person vars skadeståndsrättsliga ansvar täcks genom försäkringen. En trafikförsäkring är dock till många delar mer omfattande och täcker på ovan angivet sätt bl.a. förarens egna personskador. Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om lagens tvingande natur.

Enligt punkt 6 avses med trafikskada person- eller sakskada som orsakats av användning i trafik av ett fordon. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 § 1 mom. i den nuvarande trafikförsäkringslagen. Med trafikskada ska inte enbart avses själva trafikolyckan eller skadefallet, utan också den skadepåföljd som orsakas av den. Huruvida fordonet använts i trafik ska bedömas med stöd av föreslagna 1 §. Enligt 4 § i den gällande lagen är det tillräckligt att ett orsakssamband kan påvisas mellan skadefallet och skadans konsekvens. I paragrafen konstateras att en trafikskada ersätts, om det inte föreskrivs något annat nedan, från motorfordonets trafikförsäkring, trots att ingen är personligen skadeståndsskyldig på grund av fordonets användning i trafik. En motsvarande bestämmelse föreslås i 31 § i den nya lagen.

Enligt punkt 7 ska med register avses det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregister (541/2003). Definitionen på registret ska bl.a. användas när det lagstiftas om vilka fordon som ska försäkras.

I punkt 8 ska ingå en definition på fordonets innehavare. I den nuvarande lagen har innehavaren inte uttryckligen definierats. I 3 a § konstateras dock att vad som föreskrivs där om ägaren ska också gälla innehavare av motorfordon som överlåtits till en annan persons bestående besittning. Genom bestämmelsen föreskrivs för fordonets innehavare en likadan skyldighet som

RP 123/2015 rd

för ägaren att försäkra det motorfordon som finns i hans eller hennes besittning. Bestämmelserna i trafikförsäkringslagen om fordonets ägare ska i regel också gälla fordonets innehavare. I den föreslagna lagen ska till skillnad från den gällande lagen med fordonets innehavare i fråga om fordon som ska antecknas i fordonstrafikregistret dock endast avses den person som antecknats i registret som fordonets innehavare. Enligt 2 § 1 mom. 18 punkten i statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007) avses med innehavare som ska införas i registret en annan fysisk eller juridisk person än ägaren, till vilken den huvudsakliga användningen av fordonet har övergått eller till vilken fordonet enligt avtal har överlåtits för längre tid än 30 dagar. Ändringens konsekvenser för försäkringsplikten beskrivs i motiven till föreslagna 6 §. Eftersom trafikförsäkringslagen också gäller fordon som inte registrerats, ska med innehavare av dessa fordon avses, på motsvarande sätt som i den gällande lagen, den fysiska eller juridiska person som fordonets besittning permanent har överlåtits till.

I punkt 9 ska motorfordonets stadigvarande hemort definieras. Definitionen har förkortats och preciserats, men till sitt innehåll ska den motsvara definitionen på ett fordons stadigvarande hemort i artikel 1.4 i trafikförsäkringsdirektivet samt i 1 § 5 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen. Definitionen på ett fordons stadigvarande hemort, vilken grundar sig på direktivet, är viktig med tanke på lagens tillämpningsområde. Enligt den fastställs huvudregeln enligt vilken medlemsstats lagstiftning fordonet ska försäkras, samt ofta också det enligt vilken stats lagstiftning den skadelidande har rätt till ersättning för trafikskada. Fordonets stadigvarande hemort fastställer också den stat som i sista hand har ersättningsansvaret gentemot den skadelidande.

Enligt huvudregeln ska ett fordons stadigvarande hemort vara i den stat där fordonets registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke har utfärdats. Registreringsskylten kan vara permanent eller tillfällig. Också det märke som hänför sig till ett förflyttningstillstånd kan anses utgöra ett ovan avsett märke. Om varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke krävs, ska den stadigvarande hemorten anses vara fordonets innehavares stadigvarande hemort. I fall att ett fordon som är delaktigt i en trafikskada är försett med en registreringsskylt som är falsk eller olaglig, eller registreringsskylt saknas, ska som fordonets stadigvarande hemort fastställas den stat där trafikskadan inträffade.

I punkt 10 ska avställning definieras, med vilken ska avses att ett fordon som registrerats första gången i Finland tas ur trafik tillfälligt och att uppgift om detta antecknas i fordonstrafikregistret. Definitionen ska motsvara definitionen på avställning i 3 § 25 punkten i fordonslagen (1090/2002). Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om försäkringspremier i situationer där fordonet har använts under avställning.

Enligt punkt 11 ska med slutlig avregistrering avses att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta antecknas i fordonstrafikregistret. Definitionen ska motsvara definitionen på slutlig avregistrering i 3 § 27 punkten i fordonslagen. Försäkringsplikten för fordon som ska införas i registret ska upphöra först när det slutligt avregistrerats och tagits ur trafik. Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om fordon som ska försäkras.

Enligt punkt 12 ska med EES-stat avses en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om trafikförsäkringens giltighetsområde.

Enligt punkt 13 ska med tredjeland avses annan stat än ovan i punkt 12 avsedd EES-stat. Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om gränsförsäkring.

RP 123/2015 rd

Enligt punkt 14 ska med nationell byrå i enlighet med artikel 1.3 i direktivet avses en specialorganisation som har inrättats i enlighet med rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa, och som är ett gemensamt organ för de försäkringsföretag som i staten har koncession för bedrivande av försäkringsrörelse som innefattar trafikförsäkring. Definitionen behövs när det lagstiftas om Trafikförsäkringscentralens uppgifter.

Enligt punkt 15 ska med gröna kort-systemet avses det arrangemang om vilket det har beslutats i Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa och som förvaltas av en sammanslutning av försäkringsbolagens nationella byråer. De nationella byråerna, i Finland Trafikförsäkringscentralen, ansvarar för systemets konventionsförpliktelser. Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om försäkringsplikt och försäkringens giltighetsområde.

Enligt punkt 16 ska med grönt kort i enlighet med artikel 1.5 i direktivet avses det internationella försäkringsintyg som ett försäkringsbolag utfärdar på den nationella byråns vägnar i enlighet med rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa. Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om Tullens skyldigheter.

Enligt punkt 17 ska med ersättningsorgan avses det organ som ansvarar för betalning av den ersättning som avses i artikel 10 i det trafikförsäkringsdirektiv som definieras i punkt 2. Definitionen behövs när det lagstiftas om fordon som ska försäkras utifrån 5 §. I Finland är Trafikförsäkringscentralen ersättningsorganet.

Enligt punkt 18 ska med förflytningsförsäkring avses en tidsbunden trafikförsäkring som beviljats för ett i 66 f § i fordonslagen avsett förflyttningstillstånd. Enligt fordonslagen ska fordonets ägare eller innehavare för förflyttningstillstånd för ett fordon teckna en trafikförsäkring som ska gälla medan förflyttningstillståndet är i kraft. Också när förflyttningstillstånd ansöks för ett avställt fordon ska fordonet ha en förflytningsförsäkring. En förflytningsförsäkring är med undantag av att den är tidsbunden en normal trafikförsäkring, dvs. bestämmelserna i trafikförsäkringslagen tillämpas på den om inte något annat föreskrivs separat och ersättning betalas från den för trafikskador som inträffat under försäkringens giltighetstid i enlighet med bestämmelserna i trafikförsäkringslagen. Definitionen behövs när det lagstiftas om försäkringens giltighet i 12 §, försäkringsbolagets skyldighet att bevilja försäkring i 17 §, försäkringsbolagets beräkningsgrunder i 21 § och Trafikförsäkringscentralens uppgifter i 85 § 2 mom. 3 punkten.

Enligt punkt 19 ska med trafikled avses allmän eller privat väg, gata, byggnadsplaneväg, motorkälsled, torg samt annat område avsett för trafik eller allmänt använt för trafik. Med annat område avsett för trafik avses bl.a. parkeringsplats, gårdsväg eller motsvarande led, längs vilken man kan köra till en byggnad. Definitionen behövs bl.a. när det lagstiftas om lagens tillämpningsområde. I den gällande lagen ingår ingen definition på trafikled, men den bestämmelse som nu föreslås motsvarar den nuvarande tolkningen.

3 §. Bestämmelsernas tvingande natur. För klarhetens skull föreslås att till lagen ska fogas en uttrycklig bestämmelse om att ett avtalsvillkor är ogiltigt, om det till nackdel för försäkringstagaren, den försäkrade, den skadelidande eller någon annan ersättningsberättigad avviker från bestämmelserna i denna lag. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll den vedertagna tolkningen av innehållet i och naturen av lagstadgat försäkringsskydd. Med andra ersättningsberättigade avses andra personer än dem som lidit direkt skada. Dessa omfattar bl.a. anhöriga till en person som dött i en trafikskada. Enligt paragrafen ska avtalsvillkor som till skada för ovan nämnda personer avviker från bestämmelserna i trafikförsäkringslagen vara ogiltiga.

Till vissa delar ingår dock i lagen möjlighet att genom avtal avvika från de i övrigt tvingande lagbestämmelserna. Så har man gjort bl.a. i föreslagna 12 § där det ges en möjlighet att ingå avtal om gräns- och förflyttningsförsäkringar också för viss tid. Till vissa delar gäller möjligheten att genom avtal avvika från lagens tvingande bestämmelser bara försäkringar som beviljas näringsidkare. En sådan möjlighet ska ges i fråga om 10 § som gäller individualisering av fordonen, 21 § som gäller beräkningsgrunder för försäkringspremier, och 20 § som gäller överföring av försäkringstagarens skadehistorieuppgifter.

Trots att endast avtal som är avsedda att vara till skada för försäkringstagaren, den skadelidande eller någon annan ersättningsberättigad enligt lagen ska vara ogiltiga, kan försäkringsbolaget inte utifrån trafikförsäkringslagen utvidga tillämpningsområdet för trafikförsäkringen eller utifrån trafikförsäkringslagen betala ersättningar i större omfattning än vad lagen förutsätter. Om försäkringsbolaget erbjuder ett försäkringsskydd som är mer omfattande än vad lagen anger, är det fråga om en frivillig försäkring, om vilken ett separat avtal ska upprättas och på vilken bestämmelserna i lagen om försäkringsavtal tillämpas till alla delar. Ett försäkringsbolag kan inte heller genom en trafikförsäkring försäkra ett sådant fordon som inte omfattas av den försäkringsplikt som ingår i trafikförsäkringslagen. För risker som användning av sådana fordon orsakar kan endast frivilliga försäkringar beviljas. Det enda undantaget utgörs av fordon som ska registreras men som avställts samt oregistrerade fordon under förutsättning för båda att de inte används i trafik. En försäkringspliktig person kan inte heller genom avtal mellan försäkringsbolaget och den försäkringspliktige undantas från försäkringsplikt eller från andra skyldigheter som åligger honom eller henne enligt lag.

Dessutom ska det observeras att också 3 § i lagen om försäkringsavtal, där det föreskrivs om lagens tvingande natur, även i fortsättningen ska tillämpas på trafikförsäkring. De paragrafer i lagen om försäkringsavtal som ska tillämpas på trafikförsäkring ska sålunda vara tvingande på det sätt som avses i 3 § i lagen om försäkringsavtal.

4 §. Trafikförsäkringscentralen. Eftersom Trafikförsäkringscentralen har en viktig roll vid verkställandet av trafikförsäkring, ska i trafikförsäkringslagen, i syfte att göra lagen mer informativ, införas en bestämmelse där det hänvisas till speciallagen om Trafikförsäkringscentralen. Trafikförsäkringscentralen är inte ett försäkringsbolag eller t.ex. en förening som avses i föreningslagen (503/1989). På Trafikförsäkringscentralen kan således inte försäkringsbolagslagen (1062/1979) eller föreningslagen tillämpas, utan det föreslås att det ska föreskrivas separat om centralens finansiering och förvaltning. I paragrafen ska hänvisas till lagen om Trafikförsäkringscentralen, där det ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralen, om skyldighet hos försäkringsbolag och Statskontoret att höra till Trafikförsäkringscentralen, om centralens medlemmars ansvar för centralens kostnader samt om centralens förvaltning. Trafikförsäkringscentralen är ett lagstadgat organ som mest sköter offentliga förvaltningsuppgifter.

I 2 mom. ska uppräknas de bestämmelser som gäller försäkringsbolag vilka också ska tillämpas på Trafikförsäkringscentralens ersättningsverksamhet.

2 kap. **Försäkring och försäkringspremie**

5 §. Fordon som ska försäkras. Enligt artikel 3 i direktivet ska varje medlemsstat säkerställa att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. Enligt direktivet bestäms försäkringsplikten således enligt motorfordonets stadigvarande hemort. Fordon som kommer till Finland från ett annat EES-land ska således ha en giltig trafikförsäkring som tecknats i den medlemsstat där fordonet har stadigvarande hemort. Det samma gäller fordon som kommer till Finland från en annan stat som hör till gröna kortsystemet. Fordon med hemort i ett tredjeland ska utöver hemlandets trafikförsäkring ha en i 7 § föreskriven gränsförsäkring när fordonet används tillfälligt i Finland. I enlighet med den

grundläggande principen i direktivet ska det i 1 mom. konstateras att ett fordon som har stadigvarande hemort i Finland ska försäkras enligt denna lag.

Försäkringsplikten ska således i princip gälla alla motorfordon som registrerats eller som enligt lagen ska registreras. Försäkringsplikten ska således också gälla sådana fordon, vars registrering har försummats. Ändringen innebär också att även de motorfordon som ska införas i registret, och för vilka det enligt fordonsregistreringslagstiftningen inte krävs trafikförsäkring som förutsättning för registreringen, enligt den nya bestämmelse som ska införas i trafikförsäkringslagen alltid ska registreras. Detta gäller bl.a. fordon som ska införas i registret för in-teckning. Försäkringsplikten ska i regel gälla alla motorfordon som ska registreras oberoende av om fordonet de facto används i trafik. I föreslagna 8 § ska dock ingå bestämmelser om vissa undantag till denna huvudregel.

Alla motorfordon omfattas inte av registreringsplikt, trots att de skulle användas i trafik. Också vid användning av dessa oregistrerade fordon uppstår en betydande risk för sak- och personsador. Därför ska försäkringsplikten i regel också gälla dessa motorfordon när deras stadigvarande hemort är i Finland. Vissa undantag ska gälla, om vilka det ska föreskrivas i 8 §.

I 2 mom. ska föreskrivas om situationer där ett motorfordon som registrerats i Finland köps för att exporteras till en annan EES-stat och registreras där. I regel ska fordonet försäkras i den EES-stat där den har sin stadigvarande hemort. När ett fordon registreras i Finland för export, ska som undantag till huvudregeln fordonet kunna försäkras också i mållandet, trots att fordonets stadigvarande hemort fortfarande är i Finland.

6 §. *De försäkringspliktiga och tidpunkten när försäkringsplikten börjar.* I 1 mom. ska föreskrivas om de försäkringspliktiga, om tidpunkten när försäkringsplikten börjar och om fördelning av försäkringsplikten mellan de försäkringspliktiga. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 3 a § och 15 § 1 mom. i den gällande lagen.

Enligt 1 mom. ska fordonets ägare alltid vara försäkringspliktig. Med fordonets ägare avses fordonets privaträttsliga ägare, vilken nästan undantagslöst är densamma som den ägare som antecknats i registret som fordonets ägare. Fordonets ägare är dock försäkringspliktig även när han eller hon försummar sin skyldighet att registrera sitt fordon i eget namn. Men den tidigare ägaren undantas från försäkringsplikt, trots att den nya ägaren inte sköter om registreringen av ägarbytet och uppgift om den tidigare ägaren sålunda oriktigt fortfarande finns kvar i registret som fordonets ägare.

Om ett motorfordon inte har en nedan nämnd innehavare ska endast ägaren vara försäkringspliktig. Ägaren kan alltid försäkra alla fordon som han eller hon äger, alltså också när fordonet har en annan eller andra innehavare utöver ägaren. Således ska inte heller det vem som använder fordonet och var det används påverka ägarens försäkringsplikt. Det i vems bestående besittning fordonet är kan dock ha betydelse för storleken på försäkringspremien. Därför ska försäkringstagaren när han eller hon försäkrar ett fordon som han eller hon äger vara skyldig att uppge när försäkringsbolaget det begär, huruvida någon annan person permanent använder fordonet.

Försäkringsplikten ska utöver fordonets ägare också gälla sådana innehavare av fordon som uppfyller de kriterier som föreskrivs i lagen. Enligt den gällande lagen avses med innehavare den som fordonets bestående besittning har överlåtits till, oberoende av om personen antecknats i registret. Personer som i enlighet med 2 § 8 punkten i fordonstrafikregistret antecknats som fordonets innehavare är försäkringspliktiga enligt den föreslagna paragrafen. Till skillnad från fordonets ägare, är det i regel registeranteckningen som skapar skyldigheten för fordonets

innehavare att försäkra fordonet. Om fordonet har avställts och det inte används i trafik, är den innehavare som antecknats i registret dock inte försäkringspliktig.

En innehavare som antecknats i registret kan sålunda alltid försäkra alla de fordon i fråga om vilka han eller hon i registret antecknats som innehavare, oberoende av vem som de facto använder fordonet. Försäkringsplikten upphör först när en eventuellt felaktig registeranteckning har korrigerats. Förslaget motsvarar i huvudsak vedertagen praxis, eftersom det i praktiken inte ofta är möjligt att konstatera permanent överlåtelse av fordonets besittning utan någon registeranteckning. Om registreringsskyldigheten försummas, kan en i registret antecknad innehavare vara en annan person än den i vars bestående besittning fordonet de facto har överlåtits. Därför är det viktigt att den fordonsinnehavare som antecknats i registret anmäler till registreringsmyndigheten att hans eller hennes bestående besittning har upphört.

I fråga om motorfordon som inte behöver införas i registret, ska utöver ägaren också den fysiska eller juridiska person till vars besittning fordonet permanent har överlåtits vara försäkringspliktig. Detta motsvarar den gällande lagen.

Ägaren och innehavaren ska enligt förslaget vara solidariskt ansvariga för att försäkra fordonet. Ansvar för uppfyllande av försäkringsplikten ska enligt 1 mom. vara solidariskt både när fordonet har en ägare och en innehavare och när fordonet har flera ägare eller innehavare. I ovan nämnda situationer kan skyldigheten uppfyllas av vilken av de försäkringspliktiga som helst. När det finns flera försäkringspliktiga, är det ändamålsenligt att de kommer överens sinsemellan om vem som ska försäkra fordonet. I allmänhet kommer man överens om att fordonets innehavare ska sköta fordonets försäkring, vilket dock inte undantar ägaren från försäkringsplikt.

Påföljderna av försummelse av försäkringsplikten kan sålunda riktas mot vilken som helst av de innehavare eller ägare som finns antecknade i fordonstrafikregistret. Om ett motorfordon som ska införas i registret har en ägare och en innehavare, ska de avgifter som följer av försummad försäkringsplikt enligt föreslagna 27 och 28 § dock riktas mot fordonets ägare först efter att fordonets innehavare vid utsökning konstaterats vara medellös. Denna bestämmelse gäller dock bara den ordning i vilken försummelseavgiften ska inriktas, och gör varken fordonets ägare eller innehavare till den primärt försäkringspliktiga, utan dessa har solidariskt ansvar för att en försäkring tecknas.

Efter att försäkringsplikten har uppfyllts, dvs. efter att ett försäkringsavtal har ingåtts, är försäkringstagaren skyldig att betala försäkringspremien och försäkringstagaren ansvarar ensam för betalningen av försäkringspremien för den tid som försäkringen är i kraft. Om ägaren tecknar en försäkring, ansvarar bara ägaren för premierna och tvärtom, om innehavaren tecknar en försäkring, ansvarar bara innehavaren för premierna. Om försäkringstagaren dock senare säger upp sin försäkring, är också de andra försäkringspliktiga åter skyldiga att se till att fordonet försäkras.

I 1 mom. ska också föreskrivas om försäkringspliktens begynnelsestidpunkt. I den gällande lagen finns ingen motsvarande bestämmelse. Syftet med den föreslagna bestämmelsen ska vara att på ett entydigt sätt ange att ögonblicket då äganderätten eller besittningsrätten övergår är den avgörande tidpunkten för försäkringspliktens början. Försäkringsplikten ska börja genast när ägande- eller besittningsrätten övergår. Från en trafikförsäkring som upphört ska dock ersättas skador som inträffat inom sju dagar från det att ägande- eller besittningsrätten överförts på det sätt som föreskrivs i föreslagna 18 § om fortsatt ansvar för försäkringsbolaget. Sålunda ska fordonets nya ägare eller innehavare i praktiken ha sju dagar på sig att sköta fordonets trafikförsäkring, vilket säkerställer att en person som köper en ny bil t.ex. under ett veckoslut hinner uppfylla sin försäkringsplikt. I 28 § 2 mom. ska det för klarhetens skull konstateras att

ingen försummelseavgift då ska kunna fastställas för försäkringstagaren. Försäkringstagarens försäkringsplikt upphör när han eller hon inte längre är fordonets ägare eller fordonets innehavare på det sätt som avses i trafikförsäkringslagen. Skyldigheten att försäkra fordonet genast när ägande- eller besittningsrätten övergår ska inte gälla sådana fordon som överhuvudtaget inte omfattas av försäkringsplikt på grundval av 8 §.

Med avvikelse från huvudregeln om tidpunkten för försäkringsplikten inträdande, ska försäkringsplikten för ett motorfordon som förs in i Finland från en annan EES-stat enligt 2 mom. inträda omedelbart från den tidpunkt som köparen genom avtal har godkänt fordonets leverans, trots att fordonet inte ännu har registrerats i Finland. Vid bedömning av godkännandet av leveransen ska köpets natur och avtalsrättsliga principer beaktas och det är inte nödvändigtvis samma dag som den dag från vilken fordonets stadigvarande hemort är i Finland. Bestämmelsen motsvarar artikel 15.1 i trafikförsäkringsdirektivet och 15 § 5 mom. första meningen i den gällande trafikförsäkringslagen.

7 §. Gränsförsäkring. I paragrafen ska föreskrivas om skyldighet att för motorfordon som tillfälligt förs in i Finland teckna en s.k. gränsförsäkring. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen bestämmelserna i 15 § 2 och 3 mom. i den gällande lagen samt 8 § 1 mom. och 8 a § i trafikförsäkringsförordningen. Alla bestämmelser som gäller trafikförsäkring ska tillämpas på gränsförsäkring, om inte något annat föreskrivs i lag.

Enligt artikel 8.1 i direktivet ska alla fordon med stadigvarande hemort inom ett tredjelands territorium innan de kommer till EES-området antingen ha ett giltigt grönt kort eller ett gränsförsäkringsintyg. Enligt 1 mom. ska skyldigheten att teckna en gränsförsäkring enligt huvudregeln gälla alla motorfordon som tillfälligt förs in i Finland från ett tredjeland. Med tredjeland ska enligt 2 § 1 mom. 13 punkten avses ett annat land än en EES-stat. Skyldigheten att teckna en gränsförsäkring ska således inte gälla motorfordon som tillfälligt förs in i Finland från en annan EES-stat. Dessa fordon ska ha en trafikförsäkring som lagstiftningen i den EES-stat där de har stadigvarande hemort förutsätter och som också är gällande i Finland. Det ska vara Tullens uppgift att på det sätt som föreskrivs i 91 § övervaka att motorfordonets ägare eller innehavare har uppfyllt försäkringsplikten enligt denna paragraf avseende gränsförsäkringen.

Enligt 2 mom. ska skyldigheten att teckna en i 1 mom. avsedd gränsförsäkring dock inte gälla de motorfordon som kommer från ett tredjeland och som innehar ett giltigt grönt kort eller fordon i fråga om vilka Trafikförsäkringscentralen har åtagit sig att ansvara för skador som deras användning orsakar. Detta grundar sig på att en trafikförsäkring enligt överenskommelsen om gröna kort-systemet som tecknats i någon av de stater som hör till systemet är giltig i de andra staterna som hör till systemet och på att Trafikförsäkringscentralen i enlighet med gröna kort-systemet åtagit sig att ansvara för skador som dessa fordon orsakar. Centralens åtagande kan också grunda sig på eventuella bilaterala överenskommelser mellan medlemsstaterna.

I 15 § 3 mom. i den gällande lagen konstateras att på grundval av ömsesidighet kan genom förordning föreskrivas att ägarens och förarens rätt till ersättning vid personskada också ska tillämpas på trafikförsäkring för motorfordon från en viss stat, dvs. för motorfordon som har en stadigvarande hemort i den staten. I 8 § i den gällande trafikförsäkringsförordningen har Finland utifrån ömsesidighet föreskrivit ett undantag för fordon som kommer från Norge och Sverige. Detta avses inte bli ändrat. Därför ska i 3 mom. föreskrivas att från ett fordons gränsförsäkring ersätts personskada som drabbat detta fordons förare endast om skadefallet har inträffat i Finland, Sverige eller Norge. Bestämmelsen behövs eftersom utöver enligt lagstiftningen i Finland trafikförsäkringen också enligt lagstiftningen i Sverige och Norge utifrån ömsesidighet täcker förarens egna personskador, dvs. försäkringen omfattar det s.k. förarplats-skyddet. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll vad som föreskrivs i 1 § 2 mom. och 15 §

3 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen och i 8 a § i trafikförsäkringsförordningen, dock så att personskada som drabbar ägaren och innehavaren i fortsättningen ersätts på samma sätt som skador som drabbats tredjepersoner, om inte de samtidigt är fordonets förare. I den sistnämnda situationen tillämpas bestämmelsen i det nu föreslagna 3 mom. I övrigt ska en gränsförsäkring bara gälla som en ansvarsförsäkring i andra stater inom EES-området.

8 §. Undantag från försäkringsplikten. I paragrafen föreslås att det ska föreskrivas om de motorfordon för vilka trafikförsäkring med avvikelse från de huvudregler som föreskrivs i 6 § inte behöver tecknas. Enligt förslaget ska det inte föreligga en plikt att försäkra vissa fordon med låg hastighet eller fordon som annars sällan orsakar skador. De föreslagna 1 § 1 mom. 1—4 punkterna, som gäller dessa fordon, motsvarar till innehållet 1 § 1—4 punkterna i den gällande trafikförsäkringsförordningen.

Enligt 1 § 1 mom. 1 punkten behöver trafikförsäkring inte tecknas för ett sådant motorredskap eller en traktor vars största strukturella hastighet högst uppgår till 15 kilometer per timme och förutsatt att det inte ska registreras. Enligt 1 mom. 2 punkten behöver trafikförsäkring inte tecknas för en sådan skördetröska eller ett annan motorredskap som i gårdsbruk används för bärgning av skörd och som inte behöver registreras och enligt 3 punkten en släpvagn som inte behöver registrera.

Enligt 1 mom. 4 punkten behöver trafikförsäkring inte tecknas sådana fordon som är avsedda att framföras endast av barn och som inte behöver registreras. Fordon som avses i punkten är till sin typ, storlek och andra egenskaper sådana att de är planerade att endast användas av barn och de marknadsförs också endast till barn. I praktiken betyder detta fordon som är planerade att användas endast av småbarn. Meningen är att föreskriften ska tolkas restriktivt.

Undantagen i punkterna 1—4 ska gälla fordon som nämns i dem, även när de används i trafik. Då ska Trafikförsäkringscentralen med stöd av 43 § ansvara för skador som de orsakat.

Enligt 1 mom. 5 punkten behövs trafikförsäkring inte för fordon som inte behöver registreras och som inte används i trafik på det sätt som avses i trafikförsäkringslagen. Detta innebär att ingen försäkringsplikt föreligger efter att ett sådant fordon inte längre används i trafik. Till denna del motsvarar bestämmelsen den gällande lagen där försäkringsplikten är bunden vid användning av fordonet i trafik. Med stöd av bestämmelsen kan man t.ex. låta bli att försäkra sådana oregistrerade kartingbilar som enbart används på från trafik avspärrade områden som uppfyller kriterierna i 1 § 2 mom.

Enligt 1 mom. 6 punkten ska på motsvarande sätt som i 15 § 1 mom. i den gällande lagen motorfordon som ägs eller innehas av finska staten falla utanför försäkringsplikten. För skador som användningen av dessa fordon orsakar ska Statskontoret ansvara i enlighet med föreslagna 32 §. I punkt 7 ska dessutom konstateras att ingen försäkring behövs i de situationer där en annan stat eller ett ersättningsorgan i en annan stat som motsvarar Trafikförsäkringscentralen ansvarar för skador som fordonet orsakat.

Enligt 1 mom. punkten 8 ska försäkringsplikten inte heller gälla avställda fordon, under förutsättning att fordonet inte används i trafik. Fordon som avställt får inte användas i trafik.

När ett fordon skrotas eller förstörs ska i fordonstrafikregistret införas en anteckning om att motorfordonet slutligt tagits ur trafik. Enligt punkt 9 ska ingen försäkringsplikt gälla för ett sådant skrotat eller förstört och ur trafik slutligen taget fordon, trots att fordonet fortfarande finns antecknat i registret.

Enligt 2 mom. har fordonets ägare och innehavare rätt att försäkra fordon som avses i 1 mom. 5, 6 och 8 punkterna. Detta innebär att fordonets ägare eller innehavare kan besluta huruvida de försäkrar ett fordon som avställts, om det inte används i trafik. Om dessa fordon används i trafik och ingen försäkring har täckts, bestäms för försummelse av försäkringsplikten de avgifter som föreskrivs i 27 och 28 §.

Dessutom ger bestämmelsen i 2 mom. staten möjlighet att försäkra skador som uppstår vid användning i trafik av fordon som Statskontorets annars skulle ansvara för. Fordon som inte uppfyller de krav som avses i 1 mom. 1—4 punkterna eller fordon som slutligt tagits ur trafik kan däremot inte försäkras.

9 §. Anmälningar till Trafiksäkerhetsverket. Enligt 64 § 1 mom. i fordonslagen är försäkringsbolag skyldiga att anmäla uppgifter som gäller trafikförsäkringar på det sätt som närmare föreskrivs i trafikförsäkringslagen och i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 64 § 4 mom. Enligt den paragraf som ska införas i trafikförsäkringslagen ska försäkringsbolag vara skyldiga att till Trafiksäkerhetsverket för anteckning i registret anmäla nya försäkringar som tecknas för fordon som ska registreras inom sju dagar från det att den nya försäkringen börjar. Härigenom får det försäkringsbolag som tidigare beviljat trafikförsäkring för fordonet uppgift om den nya försäkringen och kan utifrån samma uppgift avsluta giltigheten för försäkringen i enlighet med föreslagna 16 §. För närvarande föreskrivs om saken i 7 § 1 mom. i trafikförsäkringsförordningen samt i 53 § i statsrådets förordning om registrering av fordon. Avsikten är att 53 § i ovan nämnda förordning ska upphävas efter ikraftträdandet av trafikförsäkringslagen. Det bemyndigande för Finansinspektionen att utfärda föreskrifter som ingår i 7 § 5 mom. i trafikförsäkringsförordningen behövs inte längre, utan om eventuella nya anmälningsskyldigheter och om deras innehåll ska föreskrivas genom lag. Enligt paragrafen ska försäkringsbolagen dessutom vara skyldiga att till Trafiksäkerhetsverket anmäla försummelser av premiebetalning för försäkring för fordon som ska registreras. Uppgiften behövs, eftersom den på detta sätt förmedlas till fordonets besiktningsförrättare som enligt 52 § i fordonslagen då inte får slutföra fordonets periodiska besiktning eller utföra efterkontroller. Eftersom den nya lagen ger försäkringstagaren en möjlighet att säga upp ett avställt fordon som inte längre används i trafik, ska försäkringsbolaget till Trafiksäkerhetsverket också meddela uppgifter om att försäkringstagaren har sagt upp försäkringen för ett avställt fordon.

10 §. Identifieringsuppgifter om fordonet i försäkringsavtalet. Utan en uttrycklig bestämmelse i lag har vedertagen praxis i trafikförsäkring varit att fordonets identifieringsuppgifter förs in i försäkringsbrevet. Fordonets identifieringsuppgifter behövs i försäkringsbrevet bl.a. för lagring av de skadehistorieuppgifter som föreskrivs i 19—21 § och för överföring av dem till ett annat försäkringsbolag samt för bestämning av försäkringspremier. Fordonets identifieringsuppgifter behövs av ovan nämnda orsaker endast i fråga om försäkringar som beviljas privatpersoner. I 1 mom. ska huvudregeln konstateras enligt vilken fordonets identifieringsuppgifter ska föras in i försäkringsavtalet. Identifiering sker utifrån registernumret eller fordonets andra identifieringsuppgifter.

I praktiken har man avvikit från identifieringen av fordon bl.a. i fråga om s.k. grupptrafikförsäkringar. I den gällande trafikförsäkringsförordningen ingår bestämmelser om grupptrafikförsäkringar, men i förordningen ingår ingen definition på dem. Med grupptrafikförsäkring har avsetts en trafikförsäkring för fordon som ett företag som bedriver fordonshandel i försäljningssyfte äger och innehar. Av hävd har dessa försäkringar också kallats för lagerförsäkringar. Företag som bedriver fordonshandel har i praktiken ofta försäkrat alla fordon som ingår i deras omsättningstillgångar, utan att de försäkrade fordonen skulle ha individualiserats i försäkringsbrevet. I egenskaperna för de försäkringar som beviljas dessa företag har också ingått att försäkringstagaren inte varit skyldig att till försäkringsbolaget anmäla ändringar avseende ägar- eller besittningsförhållandena för fordon som ingått i omsättningstillgångarna. I for-

donstrafikregistret införs anteckning också om grupptrafikförsäkringar. I lagen om försäkringsavtal avses med gruppförsäkring en försäkring där de försäkrade är eller kan vara medlemmar av en grupp som anges i försäkringsavtalet. Inom trafikförsäkring avses således inte med grupptrafikförsäkringar gruppförsäkringar enligt lagen om försäkringsavtal, och bestämmelserna om gruppförsäkringar i lagen om försäkringsavtal tillämpas inte på grupptrafikförsäkringar. Utöver företag som bedriver fordonshandel eller uthyrning av fordon, har bl.a. ore-gistrerade fordon hos finansieringsbolag samt vissa företag och samfund försäkrats utan for-donens identifieringsuppgifter.

Enligt 2 mom. kan man genom avtal avvika från kravet på identifieringsuppgifter när försäk-ringstagaren har ett i företags- och organisationsdatalagen (244/2001) avsett företags- och or-ganisationsnummer. Sålunda skulle ovan nämnda flexibla praxis kunna fortsätta, och utöver ovan nämnda grupptrafikförsäkringar skulle t.ex. personbilar som finansieringsbolag äger eller entreprenörers arbetsmaskiner kunna försäkras utan att de individualiseras i försäkringsbrevet. Eftersom beviljande av försäkringar enligt 2 mom. utan att det försäkrade fordonet individua-liseras grundar sig på avtal och sålunda är frivilligt, kan försäkringsbolaget i avtalet förbehålla sig rätten att säga upp ett sådant avtalsarrangemang på grund av försummelse av betalningen av försäkringspremien eller av någon annan motsvarande orsak.

Om fordonets identifieringsuppgifter inte anges i avtalet genom utnyttjande av möjligheten enligt 2 mom. och om överföring till försäkringstagaren av ägande- eller besittningsrätten för ett sådant fordon som ingått i försäkringen och som antecknats i fordonsregistret inte har an-mälts till fordonstrafikregistret inom sju dagar från det att ändringen skedde, ska försäkrings-bolagets ansvar upphöra vid utgången av sagda tidsfrist. Om en ändringsanmälan till for-donstrafikregistret görs senare, inträder försäkringsbolagets ansvar på nytt när anmälan görs. Bestämmelsen i 3 mom. behövs för att det ska gå att konstatera om fordonet omfattas av en försäkring. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll bestämmelsen i 3 d § 1 mom. i trafikför-säkringsförordningen.

Försäkringsbolaget är dock skyldigt att bevilja en trafikförsäkring för den aktuella försäkrings-tagarens fordon trots att avtalsarrangemanget där fordon inte identifierades skulle upplösas samt när ett enskilt fordon, av skäl som antecknats i villkoren och som beror på försäkringsta-garen, inte längre omfattas av den försäkring som avses i 2 mom. Försäkringstagaren ska na-turligtvis kunna överföra försäkringen till ett annat försäkringsbolag.

11 §. Försäkringsbrev och försäkringsvillkor. I paragrafen ska på motsvarande sätt som i 6 § 1 mom. 1 meningen i lagen om försäkringsavtal föreskrivas om de handlingar som försäk-ringsgivaren ska ge försäkringstagaren efter att försäkringsavtalet har ingåtts. I den aktuella paragrafen i lagen om försäkringsavtal ingår en hänvisning till konsumentskyddslagen, vilken inte tillämpas på lagstadgade försäkringar. Därför kan inte 6 § i lagen om försäkringsavtal till-lämpas som sådan på trafikförsäkringar, utan en motsvarande bestämmelse måste införas i tra-fikförsäkringslagen.

De handlingar som ska lämnas till försäkringstagaren är försäkringsbrevet och försäkringsvill-koren. Med försäkringsbrev avses en handling där avtalets viktigaste innehåll finns antecknat. I fråga om trafikförsäkringar har försäkringens viktigaste innehåll i huvudsak fastställts i tra-fikförsäkringslagen. I försäkringsbrevet ska ingå de uppgifter som behövs för individuali-seringen av avtalet, såsom uppgifter om avtalets parter, försäkringens giltighetstid och försäk-ringspremien eller dess bestämningsgrunder. I försäkringsbrevet ska också i enlighet med fö-reslagna 10 § det fordon individualiseras vars skaderisk för användning i trafik har försäkrats. I samband med att försäkringsbrevet levereras ska försäkringstagaren också ges trafikförsäk-ringens försäkringsvillkor med vissa detaljerade uppgifter om innehållet i försäkringen, om rätten enligt 19 § i lagen om försäkringsavtal att ändra försäkringsavtalets villkor samt om

vissa rättigheter och skyldigheter hos avtalsparterna. På grunder som individualiseras i villkoren kan försäkringsbolaget förbehålla sig rätten att under försäkringsperioden ändra försäkringspremien eller andra avtalsvillkor till den del som de inte är i strid med tvingande reglering i trafikförsäkringslagen. Om denna rätt att ändra avtalet ska finnas en anteckning också i försäkringsbrevet.

Handlingarna ska enligt momentet överlämnas utan obefogat dröjsmål efter att försäkringsavtalet har ingåtts. Tidpunkten för slutandet av försäkringsavtalet bestäms med stöd av bestämmelserna om ingående av avtal i rättshandlingslagen. I praktiken kan handlingarna ofta skickas samtidigt som försäkringsbolaget underrättar om att försäkringsansökan godkänts.

I 2 mom. ska föreskrivas att försäkringsbolaget på motsvarade sätt som i 18 § 1 mom. i den gällande lagen ska ge trafikförsäkringens försäkringsvillkor till kännna till Finansinspektionen en månad innan de börjar tillämpas. Finansinspektionen övervakar att försäkringsvillkoren uppfyller de krav som lagstiftningen ställer, och inte t.ex. innehåller villkor som inskränker eller utvidgar det försäkringsskydd som trafikförsäkringslagen ger.

12 §. Försäkringens giltighetstid. Enligt 11 § 1 mom. i lagen om försäkringsavtal inträder försäkringsgivarens ansvar när försäkringsgivaren eller försäkringstagaren ger eller sänder ett antagande svar på den andra avtalspartens anbud, om ingen annan tidpunkt har avtalats enskilt med försäkringstagaren. Till skillnad från lagen om försäkringsavtal ska tidpunkten för ansvars inträdande dock inte kunna tidigareläggas genom avtal. Denna bestämmelse som hindrar en retroaktivt inträdande försäkring och som motsvarar 3 c § i trafikförsäkringsförordningen behövs, eftersom trafikförsäkringen är en obligatorisk försäkring, där försummelse att teckna en försäkring leder till skyldighet att betala en i 28 § avsedd försummelseavgift. Eftersom endast retroaktivt inträdande av en försäkring ska vara förbjudet, ska det enligt 1 mom. vara möjligt att avtala om senare inträdande på motsvarande sätt som enligt bestämmelsen i 11 § 1 mom. individuellt mellan försäkringstagaren och försäkringsbolaget.

Enligt 16 § i lagen om försäkringsavtal kan det bestämmas i villkoren för en skadeförsäkring att försäkringsgivarens ansvar fortsätter en försäkringsperiod i sänder, om ingendera avtalsparten säger upp avtalet. En sådan försäkring kallas för en fortlöpande skadeförsäkring. Trafikförsäkring har av hävd i enlighet med trafikförsäkringsvillkoren beviljats som fortlöpande skadeförsäkringar. Med beaktande av trafikförsäkringslagens lagstadgade natur är det dock inte motiverat att saken enbart regleras av försäkringsvillkoren. Därför föreslås det att en huvudregel ska införas i 2 mom., enligt vilken trafikförsäkringen fortsätter en försäkringsperiod åt gången, om inte försäkringstagaren säger upp försäkringen. Dessutom ska det föreskrivas i trafikförsäkringslagen om försäkringsperioden så att den första försäkringsperioden får vara högst 13 månader och de följande ett år.

Till 3 mom. föreslås att det ska fogas en bestämmelse, enligt vilken gräns- och förflyttningsförsäkringar trots huvudregeln i 1 mom. kan beviljas såsom tidsbundna. Försäkringarna i fråga har av hävd beviljats såsom tidsbundna och det kan anses vara motiverat med beaktande av deras natur. Däremot är trafikförsäkringar som beviljas fordon som är försedda med ett i 32 § i förordningen om registrering av fordon avsett provnummerintyg normala trafikförsäkringar, och den föreslagna bestämmelsen tillämpas inte på dem.

13 §. Försäkringens giltighetsområde och tillämplig lag vid vissa trafikskador. Enligt artikel 14 i direktivet ska medlemsstaterna vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att alla trafikförsäkringar som tecknas för att täcka ansvar som uppstår av användning av fordon, utifrån en och samma försäkringspremie i alla medlemsstater garanterar det försäkringsskydd som lagstiftningen i dessa stater förutsätter eller försäkringsskyddet enligt den medlemsstats lagstiftning, där fordonet har stadigvarande hemort, om detta försäkringsskydd är bättre.

Enligt 1 mom. ska trafikförsäkringen på basis av en enda försäkringspremie gälla i alla EES-länder. Detta innebär att ett trafikförsäkringsavtal utöver i Finland också gäller med samma innehåll på alla andra EES-staters område och täcker både skador som orsakats utomstående enligt kraven i artikel 14 i direktivet och utifrån den nationella regleringen också personskador hos föraren i det fordon som orsakade skadan. Momentet motsvarar till sitt innehåll 15 § i den gällande trafikförsäkringslagen. Bestämmelsen hindrar att försäkringsbolaget kan ta ut en separat extra premie för en försäkring där ett sådant fordon försäkras vars stadigvarande hemort är i Finland men som används i någon annan EES-stat. I fråga om förarplatskyddet ska bestämmelsen vara mer omfattande än kravet i direktivet.

Enligt 2 mom. ska enligt denna lag ersättning utgå till en person som är stadigvarande bosatt i en EES-stat också för sådana trafikskador som har inträffat på genomfartsområden i en annan än till gröna kort-systemet hörande stat, när det är fråga om en omedelbar resa från en EES-stat till en annan EES-stat. Med genomfartsområden ska avses sådana områden som inte hör till någon EES-stat eller stat som hör till gröna kort-systemet. För närvarande finns inga genomfartsområden när Ryssland anslutit sig till gröna kort-systemet. Tillämpningsområdet för bestämmelsen ska begränsas så att den enbart gäller trafikskador som uppstått för medborgare i EES-stater. Till sitt innehåll ska bestämmelsen motsvara artikel 3.3 b i direktivet och 1 § 3 mom. andra meningen i den gällande trafikförsäkringslagen.

Enligt 1 § 3 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen ersätts trafikskada som i en annan EES-stat orsakats av att ett motorfordon som ska trafikförsäkras i Finland har använts i trafik, om inte den lagstiftning om ersättande av trafikskada som gäller i den stat där skadan inträffade förutsätter ett bättre försäkringsskydd. Ordalydelsen i artikel 14 i direktivet är inte entydig till den del som det där konstateras att medlemsstaterna ska garantera att trafikförsäkringarna garanterar det försäkringsskydd som deras lagstiftning förutsätter eller försäkringsskyddet i lagstiftningen där fordonet har stadigvarande hemort, om försäkringsskyddet är bättre där. Till denna del har artikeln genomförts på olika sätt i olika medlemsstater och åtminstone merparten av medlemsstaterna har tolkat att artikeln endast avser jämförelse av försäkringsbelopp. Det föreslås att bestämmelsen ska ändras så att den mer exakt motsvarar ordalydelsen i direktivets artikel 13 mom. ska konstateras att försäkringen täcker försäkringsskyddet enligt lagstiftningen av den EES-stat där skadan inträffade eller försäkringsskyddet enligt den finska trafikförsäkringslagen, om det är bättre än det förstnämnda.

Enligt 1 § 2 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen ska från trafikförsäkringen för ett motorfordon vars stadigvarande hemort är annanstans än i Finland, om inte annat följer av 15 §, personskada på föraren eller ägaren inte ersättas enligt denna lag. I 1 § 4 mom. i den gällande lagen konstateras att om en trafikskada i Finland har orsakats av ett fordon vars stadigvarande hemort finns i någon annan medlemsstat i EES, kan skadan ersättas enligt denna stats lagstiftning, om försäkringsskyddet enligt denna lagstiftning är bättre än enligt lagstiftningen i Finland. I respektive EES-stats nationella lagar föreskrivs om trafikförsäkringsavtal enligt direktivet för sådana fordon vars stadigvarande hemort är på deras territorium. Med undantag för gränsförsäkringar kan det sålunda i den finska trafikförsäkringslagen inte på ett rättsligt bindande sätt lagstiftas om trafikförsäkringsavtal för sådana fordon vars stadigvarande hemort är någon annanstans än i Finland. En försäkring som beviljas ett fordon med stadigvarande hemort någon annanstans än i Finland och i enlighet med det landets lagstiftning utvidgas inte att omfatta förarens skador genom den finska trafikförsäkringslagen eller genom EU:s förordningar om lagval. I paragrafen om gränsförsäkringar föreskrivs separat om ersättning för skada som orsakats föraren. Av ovan nämnda orsaker är bestämmelserna i 1 § 2 och 4 mom. i den gällande lagen onödiga och det är inte ändamålsenligt att införa dem i den nya lagen enbart av informativa orsaker.

Till 4 mom. ska för klarhetens skull fogas en bestämmelse som motsvarar försäkringsbolagens vedertaget iakttagna s.k. princip om skadans hemtagningsrätt. Enligt bestämmelsen ska en i Finland bosatt skadelidande kunna välja att en personskada som orsakats av ett fordon som försäkrats enligt den finska trafikförsäkringslagen och som inträffat någon annanstans än i Finland ska ersättas enligt finsk lag när skadan enligt bestämmelserna om lagval skulle komma att ersättas enligt någon annan lag än finsk lag. Bestämmelsen ska i praktiken gälla andra skadelidande än fordonets förare, eftersom fordonets förares skada även annars alltid ersätts i enlighet med finsk lagstiftning.

Enligt 5 mom. ska det som föreskrivs i 1—4 mom. också gälla Statskontorets ansvar. Detta innebär att bestämmelsen också ska tillämpas i situationer där fordonet ägs eller innehas av staten. Statskontoret ska således t.ex. ansvara för skador på det sätt som föreskrivs i paragrafen när statens fordon används i en annan EES-stat.

14 §. Försummelse av upplysningsplikten. I paragrafen ska det föreskrivas om försummelse av försäkringstagarens upplysningsplikt. Detta behövs eftersom 23 § i lagen om försäkringsavtal, där det föreskrivs om upplysningsplikt, inte kan tillämpas på trafikförsäkring. Paragrafen kan inte tillämpas på trafikförsäkring, eftersom försäkringsbolaget enligt paragrafen har rätt att säga upp försäkringsavtalet om försäkringstagaren har förfarit svikligen i samband med uppfyllandet av sin upplysningsplikt. Dessutom kan försäkringsbolaget enligt lagen om försäkringsavtal sänka eller förvägra ersättning, om försäkringstagaren eller den försäkrade uppsåtligt eller av oaktsamhet som inte kan anses vara ringa har åsidosatt sin upplysningsplikt. Vid trafikförsäkring har försäkringsbolaget inte rätt att vägra bevilja försäkring, och att sänka eller förvägra ersättningen rimmar illa med försäkringens lagstadgade natur. Trots att försäkringsbolaget skulle känna till den omständighet som försäkringstagaren har underlåtit att underrätta om, är försäkringsbolaget i varje fall skyldigt att försäkra fordonet i fråga. Därför kan försäkringstagarens försummelse inte leda till att trafikförsäkringsavtalet upphävs.

I 1 mom. ska konstateras, att om försäkringstagaren uppsåtligt eller av grov oaktsamhet försummat den upplysningsplikt som föreskrivs i 22 § i lagen om försäkringsavtal och försäkringsbolaget skulle ha beviljat försäkringen till en högre premie om det hade fått den korrekta uppgiften, ska försäkringsbolaget ha rätt att retroaktivt ta ut en högre försäkringspremie när den har fått uppgiften. Om försäkringsbolaget skulle ha beviljat försäkringen mot en lägre premie än vad som överenskommits, behöver den överdebiterade premien dock inte återbetalas. Bestämmelsen utgör sålunda ett undantag i den huvudregel som framgår av 23 §. Bestämmelsen kan bli tillämplig t.ex. när försäkringstagaren anger oriktigt användningsändamål för fordonet eller när försäkringstagaren underlåter att berätta, när försäkringsbolaget frågar om saken, att fordonet permanent används av någon annan person.

Föreslagna 1 mom. kan bli tillämpligt endast i de situationer där försäkringstagaren har försummat den upplysningsplikt som avses i 22 § i lagen om försäkringsavtal. Paragrafen och dess begränsning av återbetalning av premier tillämpas däremot inte t.ex. när försäkringsbolaget på grund av oaktsamhet från dess egen sida av försäkringstagaren har tagit ut en för stor premie. Sådana situationer kan bedömas med stöd av lärorna om återbäring av obehörig vinst. På motsvarande sätt blir paragrafen inte tillämplig i situationer där försäkringsbolaget på grund av ett fel i datasystemet eller av någon liknande orsak inte har tagit ut försäkringspremien eller har tagit ut en uppenbart för liten summa. I sådana situationer kan försäkringspremien eller den ofakturerade delen av premien indrivnas av försäkringstagaren, om inget annat följer av 26 §.

En ägare eller innehavare av ett fordon som enligt lagen är skyldig att försäkra sitt fordon kan inte undantas från denna skyldighet av den orsaken att någon annan gör det frivilligt på dennes vägnar. Därför ska det konstateras i 2 mom. att, om en avsiktlig försummelse att uppfylla upp-

lysningsplikten som avses i 1 mom. har lett till att en person som enligt lagen inte är försäkringspliktig oriktigt har antecknats som försäkringstagare, ska utöver försäkringstagaren den ägare eller innehavare av fordonet som enligt 6 § är skyldig att försäkra fordonet vara ansvarig för försäkringspremien för försäkring i fråga.

Eftersom fordonets ägare alltid har rätt att försäkra sina fordon, är inte bestämmelsen i 2 mom. tillämplig på de situationer där fordonets ägare har försäkrat fordonet, men fordonets verkliga innehavare inte kommer till försäkringsbolagets kännedom. I dessa situationer ska en eventuell försummelse av upplysningsplikten bedömas utifrån 1 mom. också med beaktande av om försäkringsbolaget vid försäljningstillfället haft tillgång till registeruppgifterna samt om bolaget har begärt att försäkringstagaren vid försäljningstillfället ska anmäla om fordonets innehavare är någon annan än fordonets ägare. Eftersom utöver ägaren också den innehavare av fordonet som antecknats i registret alltid har rätt att försäkra fordonet i fråga, och när försäkringsbolaget eller dess representant i allmänhet har tillgång till registeruppgifterna, förutsätter tillämpningen av bestämmelsen i praktiken en korrigering av en felaktig registeruppgift för att bli tillämplig. Tillämpningen av bestämmelsen kan då komma i fråga endast när en oriktig registeranteckning om fordonets innehavare har rättats retroaktivt och försäkringsbolaget får uppgift om den oriktiga anteckningen och därefter kan påvisa försäkringstagarens uppsåt. Bestämmelsen kan bli tillämplig också om försäkringsbolaget kan påvisa att avtalet om fordonets äganderätt är en skenrättshandling. I fråga om företag kan den bli tillämplig i vissa gråzonsarrangemang. Därför är det sannolikt att bestämmelsen i 2 mom. mycket sällan blir tillämplig.

I föreslagna 46 § föreskrivs om ersättning för skada när fordonet inte vid tidpunkten för skadan hade en gällande försäkring. Eftersom fordonet i situationer där upplysningsplikten har försumrats har haft en försäkring, ska dock 46 § inte tillämpas i dessa situationer.

Enligt 3 mom. ska försäkringsbolaget ha möjlighet att säga upp en försäkring i fall som avses i 2 mom. inom 14 dagar efter det att det fått uppgift om det inkorrekta förfarandet. En person som felaktigt blivit antecknad som försäkringstagare ska dock ha möjlighet att säga upp försäkringen redan innan dess, eftersom han eller hon inte har någon försäkringsplikt.

I 35 § 1 och 2 mom. i lagen om försäkringsavtal föreskrivs om situationer där försäkringsbolaget inte kan åberopa försummelse av upplysningsplikten. Bestämmelserna tillämpas också på trafikförsäkring och sålunda också på försummelse av den upplysningsplikt som avses i denna paragraf.

15 §. Försummad anmälan om riskökning. I 26 § 1 och 2 mom. i lagen om försäkringsavtal föreskrivs om försäkringstagarens skyldighet att informera om riskökning. Bestämmelserna är också tillämpliga på trafikförsäkring. Riskökningen kan hänföra sig t.ex. till fordonets användningsändamål, dvs. t.ex. till att ett fordon som varit i privat bruk börjar användas i yrkestrafik. Försäkringsbolagen har inte i fråga om trafikförsäkring, till skillnad från frivilliga försäkringar, rätt att vägra bevilja försäkring. Trots att försäkringsbolaget vid trafikförsäkring skulle ha känt till den omständighet som försäkringstagaren har underlåtit att underrätta om, hade försäkringsbolaget i varje fall varit skyldigt att försäkra fordonet i fråga. Inom trafikförsäkring kan försäkringstagarens försummelse inte leda till att försäkringsavtalet upphävs. Med beaktande av trafikförsäkringens lagstadgade karaktär är det inte heller möjligt att ersättning till en skadelidande skulle kunna sänkas eller förvägras på grund av försäkringstagarens försummelse. Därför är 26 § 3 mom. i lagen om försäkringsavtal, som formulerats med tanke på frivilliga försäkringar, inte tillämplig på trafikförsäkring. Försäkringstagarens försummelse kan dock ha betydelse för trafikförsäkringspremiens belopp. I 1 mom. ska det konstateras att försäkringsbolaget, när det fått den riktiga uppgiften, får ta ut en högre försäkringspremie retroaktivt. Försäkringsbolaget ska således inte ha möjlighet att häva eller säga upp ett försäkringsavtal som ingåtts.

I 35 § 4 mom. i lagen om försäkringsavtal föreskrivs om situationer där försäkringsbolaget inte kan åberopa riskökning. Bestämmelsen tillämpas också på trafikförsäkringar och sålunda också på anmälan om riskökning som avses i denna paragraf.

16 §. *Försäkringstagarens rätt att säga upp en försäkring samt jämställande av vissa anmälningar med anmälan om uppsägning.* Enligt 12 § i lagen om försäkringsavtal, som även i fortsättningen ska tillämpas på trafikförsäkringar, har försäkringstagaren rätt att när som helst säga upp en försäkring så att den slutar under försäkringsperioden. Uppsägningen ska ske skriftligen. Någon uppsägningsrätt finns dock inte, om försäkringsperioden enligt avtalet är kortare än 30 dagar. I fråga om trafikförsäkring tillämpas denna begränsning av uppsägningsrätten i praktiken på tidsbundna gräns- och förflyttningsförsäkringar.

Eftersom den försäkringspliktiga personen måste hålla trafikförsäkringen i kraft så länge som fordonet finns i fordonstrafikregistret, är det motiverat att begränsa försäkringstagarens uppsägningsrätt i fråga om fordon som ska införas i registret. Enligt 1 mom. har försäkringstagare vars försäkringsplikt inte har upphört, rätt att säga upp en försäkring för ett fordon som ska införas i registret endast genom att teckna en ny försäkring i ett annat försäkringsbolag. Om försäkringstagaren inte då har tecknat en ny försäkring i ett annat försäkringsbolag, uppfyller inte uppsägningen de i lagen uppställda villkoren och försäkringsbolaget kan således inte heller avsluta den tidigare försäkringens giltighet.

Med stöd av 12 § i lagen om försäkringsavtal har försäkringstagaren således rätt att säga upp trafikförsäkringen för ett fordon vars försäkringsplikt har upphört utan att han eller hon påvisar att han eller hon har tecknat en försäkring i ett annat försäkringsbolag. Försäkringsplikten upphör bl.a. när fordonet slutligt avregistrerats och tagits ur trafik. Försäkringsplikten upphör också när fordonet har avställt och det inte längre används i trafik. Om fordon som avställt dock fortfarande används i trafik, ska det försäkras. Om försäkringstagaren inte gör detta är det fråga om försummelse av försäkringsplikten. Den gällande lagen förutsätter att registreringsskyltarna återlämnas, vilket dock inte längre ska krävas.

På motsvarande sätt har försäkringstagaren också rätt att säga upp en sådan försäkring genom vilken ett sådant fordon har försäkrats som inte behöver införas i registret utan att han eller hon påvisar att han eller hon har tecknat en försäkring i ett annat försäkringsbolag. Om ett sådant oregistrerat fordon dock fortfarande används i trafik, ska det försäkras. Om försäkringstagaren inte gör detta är det fråga om försummelse av försäkringsplikten. Till denna del motsvarar förslaget den gällande lagen.

Om försäkringstagaren inte längre är ägare eller innehavare av fordonet, har hans eller hennes försäkringsplikt upphört och han eller hon kan säga upp trafikförsäkringen genom att till försäkringsbolaget anmäla byte av ägare eller innehavare. I praktiken förutsätter försäkringsbolaget att ändringen också har införts i fordonstrafikregistret. Försäkringsbolaget får därför i praktiken uppgiften direkt från registret. I fråga om grupptrafikförsäkringar kan den nya försäkringen vara en fordonsspecifik försäkring eller en ny grupptrafikförsäkring. Till denna del motsvarar 1 mom. till sitt sakinnehåll delvis gällande 3 a § 1 mom. i trafikförsäkringsförordningen.

Om fordonets blir stulet, är det skäligt att försäkringstagaren undantas från sin försäkringsplikt och från sin skyldighet att betala försäkringspremie som följer av detta, trots att fordonet fortfarande skulle vara antecknat i fordonstrafikregistret. Därför ska det föreskrivas i 1 mom. att försäkringstagaren har rätt att säga upp en försäkring, om fordonet har stulits och det gjorts en brottsanmälan till polisen om stölden och om också försäkringsbolaget underrättats om saken. Försäkringens giltighet upphör den dag som försäkringstagaren anger, under förutsättning att han eller hon har skickat sin brottsanmälan till försäkringsbolaget. Bestämmelsen förutsätter

naturligtvis att fordonet fortfarande är försvunnet. Den största delen av stulna fordon kommer till rätta inom några dygn räknat från stölden. Om fordonet kommer till rätta och returneras till den riktiga ägaren, börjar försäkringsplikten omedelbart på nytt. När en försäkringstagare enligt den föreslagna bestämmelsen har sagt upp en försäkring som gäller ett fordon som blivit stulet från honom eller henne, ska skador som orsakats av detta fordons användning i trafik efter att försäkringen upphört ersättas av Trafikförsäkringscentralen med stöd av 46 §.

I 2 mom. föreskrivs om de situationer där en anmälan som kommit till försäkringsbolaget även på andra vägar än direkt av försäkringstagaren till sina rättsliga verkningar kan jämföras med en uppsägningsanmälan som försäkringstagaren gjort. Bestämmelsen behövs, eftersom trafikförsäkringen i regel grundar sig på uppgifter som antecknas i register, och uppgift om byte av ägare och innehavare som antecknats i registret i allmänhet förmedlas till försäkringsbolaget i stället för av försäkringstagaren direkt via andra försäkringsbolag, Trafikförsäkringscentralen eller Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 2 mom. 1 punkten ska som en uppsägningsanmälan av försäkringstagaren betraktas utöver uppsägningsanmälan som försäkringstagaren gör också en uppgift som skickats av Trafiksäkerhetsverket, Trafikförsäkringscentralen eller ett annat försäkringsbolag om att fordonet slutligt har avregistrerats och tagits ur trafik.

När ett fordonets nya ägare eller innehavare gör en ändringsanmälan till fordonstrafikregistret, förmedlar Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 90 § uppgift om detta också till det försäkringsbolag som beviljat trafikförsäkringen. Därför ska uppgift om att fordonet genom en rättshandling överförs till en ny ägare eller innehavare som försäkringsbolaget får på annat sätt än direkt av försäkringstagaren på ovan angivet sätt enligt punkt 2 jämföras med uppsägningsanmälan som försäkringstagaren gör. I situationer där ett fordon övergår till försäkringstagarens dödsbo eller konkursbo, ska det dock inte anses ha skett ett byte av försäkringstagare och uppgift om detta ska således inte automatiskt leda till att försäkringen upphör. Sålunda kan det undvikas att försäkringens upphörande vid ägarbyte i dessa specialsituationer onödigt leder till fastställande av i 28 § föreskriven försummelseavgift. Ett dödsbo eller konkursbo kan dock om det så vill säga upp en giltig försäkring, om förutsättningarna för uppsägning i övrigt uppfylls.

Enligt punkt 3 ska med uppsägningsanmälan som försäkringstagaren gör också jämföras uppgift som försäkringsbolaget får av ovan nämnda instanser om att fordonet återgår till ägarens besittning eller att fordonet övergår i en ny innehavares besittning, om fordonets innehavare ensam varit försäkringstagaren.

Med uppsägningsanmälan som försäkringstagaren gör jämföras enligt punkt 4 i förslaget också uppgift som Trafiksäkerhetsverket förmedlar om att försäkring har tecknats i ett annat försäkringsbolag. När fordonets ägare eller innehavare beslutar byta försäkringsbolag, ska han eller hon underrätta det nya försäkringsbolaget om detta, vilket härefter enligt 9 § inom sju dagar ska underrätta fordonstrafikregistret om bytet. Genom registret förmedlas uppgifterna också till det gamla bolaget, vilket med stöd av bestämmelsen kan säga upp den gamla försäkringen utan att det krävs en uttrycklig uppsägningsanmälan av försäkringstagaren. Detta gäller situationer där endast försäkringsbolaget byts, och inga andra ändringar införs i registeruppgifterna samtidigt, såsom byte av innehavare eller ägare.

I föreslagna 3 mom. konstateras för tydlighetens skull att i fall som avses ovan i 2 mom. ska försäkringens giltighet upphöra den dag som anges i anmälan.

17 §. Försäkringsbolagets rätt och skyldighet att bevilja en försäkring och ett grönt kort. Enligt 1 mom. kan ett sådant försäkringsbolag bevilja en försäkring enligt trafikförsäkringslagen

som enligt försäkringsbolagslagen (521/2008) eller lagen om utländska försäkringsbolag (398/1995) har rätt att i Finland bedriva i 6 § i lagen om försäkringsklasser (526/2008) avsedd till skadeförsäkringsklass 10 hörande försäkring. Detta innebär i praktiken att trafikförsäkringsverksamhet kan idkas utöver av inhemska försäkringsbolag också av sådana utländska försäkringsbolag som har en filial i Finland eller som i Finland idkar trafikförsäkringsverksamhet på grundval av fritt tillhandahållande av försäkringstjänster. Till sitt sakinnehåll motsvarar momentet 19 § i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. ska ett försäkringsbolag som bedriver försäkringsverksamhet enligt denna lag inte kunna vägra bevilja trafikförsäkring som ansökts hos det, om försäkringen gäller ett sådant fordon, för vilket bolaget enligt sin koncession samt sin fastställda bolagsordning har rätt att bevilja försäkring. Försäkringsbolaget ska inte heller kunna vägra hålla försäkringen i kraft. Med bedrivande av trafikförsäkringsverksamhet avses här faktiskt bedrivande av trafikförsäkringsverksamhet. T.ex. ett försäkringsbolag som inleder verksamheten och som precis beviljats rätt att i Finland bedriva försäkring som hör till skadeförsäkringsklass 10, har inte enbart utifrån koncessionen skyldighet att bevilja trafikförsäkring. Det omnämmande om försäkringsbolagets stadgar som ingår i den gällande trafikförsäkringslagen föreslås bli struket, eftersom försäkringsbolag inte har stadgar. Inte heller en sådan anmälan som anges i den gällande lagen kan anses vara tillräcklig, eftersom försäkringsbolagets lagstadgade verksamhets omfattning ska vara offentligt tillgänglig i registren. I övrigt motsvarar momentet till sitt innehåll 3 § i den gällande trafikförsäkringsförordningen. Eftersom 16 § i lagen om försäkringsavtal, där det föreskrivs om försäkringsbolagets uppsägningsrätt, inte tillämpas på trafikförsäkring, innebär den föreslagna bestämmelsen att försäkringsbolaget i praktiken inte kan säga upp en trafikförsäkring. Försäkringsbolagets möjlighet att säga upp ett avtalsarrangemang enligt 10 § 2 mom. där fordonen har försäkrats utan att de individualiseras i avtalet, utgör inget undantag i regeln, eftersom den inte ger försäkringsbolaget möjlighet att vägra bevilja en trafikförsäkring till ett enskilt fordon som tidigare omfattades av avtalsarrangemanget. Möjligheten att enligt 14 § 2 mom. säga upp en försäkring som felaktigt tecknats av en person som inte är försäkringspliktig innebär inte heller något undantag i denna princip. Skyldigheten att bevilja en försäkring utsträcker sig endast till personer som de facto är försäkringspliktiga.

Försäkringsbolagets skyldighet enligt 2 mom. att bevilja och hålla i kraft trafikförsäkringar ska enligt 3 mom. inte gälla gränsförsäkringar eller förflyttningsförsäkringar. Om inget försäkringsbolag beviljar gräns- eller förflyttningsförsäkringar, ska Trafikförsäkringscentralen vara skyldig att bevilja försäkringen på motsvarande sätt som enligt den gällande lagen. Om Trafikförsäkringscentralens skyldighet att bevilja en försäkring i dessa situationer ska ingå en uttrycklig bestämmelse i 87 § 3 mom.

I 4 mom. ska föreskrivas om försäkringsbolagets skyldighet att utfärda ett grönt kort på basis av en försäkring som bolaget beviljat. Försäkringsbolaget ska således inte såsom i nuläget kunna vägra utfärda ett grönt kort. Gröna kort-systemet har definierats i 2 § 15 punkten och det gröna kortet i 2 § 16 punkten.

18 §. Byte av ägare och innehavare. Enligt paragrafen ska från fordonets tidigare ägares och innehavares försäkring som upphört under vissa förutsättningar ersättas skador inom sju dagar från det att fordonet övergick till en ny ägare eller innehavare eller återgick till ägarens besittning, om den nya ägaren inte har tecknat en försäkring. Den nya ägarens eller innehavarens rätt till ersättning för skadefall som inträffat under övergångsperioden på sju dagar utifrån en försäkring som den gamla ägaren eller innehavaren tecknat är sålunda sekundär. Bestämmelsen ska gälla situationer där trafikförsäkringen upphör när det försäkrade fordonet genom en rättshandling övergår till en annan ny ägare än försäkringstagaren själv, eller om innehavaren ensam är försäkringstagaren efter att fordonets besittning övergått eller återgått till ägaren. Den rättshandling som leder till att äganderätten övergår kan t.ex. vara ett köp, ett byte, en

gåva eller ett arvsskifte. Den tidigare ägarens eller innehavarens försäkring gäller i sju dagar endast till förmån för nästa ägare eller innehavare. Om fordonet på nytt byter ägare eller innehavare inom sju dagar är försäkringen således inte längre i kraft till förmån för den tredje ägaren eller innehavaren. Paragrafen ska motsvara 3 b § i den gällande trafikförsäkringsförordningen. En motsvarande princip har också införts i 63 § i lagen om försäkringsavtal.

Enligt 6 § i statsrådets förordning om registrering av fordon ska en registreringsanmälan om ändringsregistrering lämnas till den som utför registrering inom sju dagar efter det att den ändring som ska införas i registret skett. Tidsfristen i den bestämmelse som ska införas i trafikförsäkringslagen är således enhetlig med bestämmelserna om registrering av fordon. Tillämpningen av den föreslagna paragrafen ska dock inte endast begränsa sig till fordon som ska införas i registret, utan den ska gälla alla fordon som ska trafikförsäkras.

Enligt 2 mom. ska det som föreskrivs i 1 mom. också gälla Statskontoret när statens fordon övergår till ny ägare eller innehavare. Statskontoret ska ansvara för skador under sju dagar, om inte den nya ägaren tecknar en försäkring innan dess.

19 §. Skadehistorieuppgifter. I paragrafen ska föreskrivas om skadehistorieuppgifter som har anknytning till försäkringen och om erhållande av intyg över dessa uppgifter. Med skadehistorieuppgifter ska avses uppgifter som gäller trafikförsäkringens giltighetstid, de fordon som det täcker samt skador på grund av vilka ersättningar har betalats från försäkringen. Bestämmelsen grundar sig på artikel 16 i direktivet och den motsvarar i huvudsak 18 c § i den gällande lagen.

Enligt paragrafen ska försäkringstagaren ha rätt att när som helst få ett intyg över skadehistorian från det försäkringsbolag som beviljat försäkringen. Försäkringstagaren kan begära ett intyg bl.a. när han eller hon begär anbud från andra bolag. Summor på utbetalda ersättningar ska inte antecknas i intyget. Om inga skador inträffat, ska också detta nämnas i intyget. Ett intyg ska utfärdas till försäkringstagaren inom 15 dagar från det att begäran framställdes. Enligt artikel 16 i direktivet ska intyget ges för de fem föregående åren. Därför föreslås det att försäkringsbolaget inte ska vara skyldigt att utfärda intyg över en försäkring som upphört för mer än fem år sedan.

I praktiken överläts hela skadehistorian av det bolag där försäkringstagaren senast haft en försäkring, trots att försäkringstagaren skulle ha bytt försäkringen från ett försäkringsbolag till ett annat, eftersom skadehistorian enligt 21 § flyttar från ett bolag till ett annat.

20 §. Beräkningsgrunder för försäkringspremier. I paragrafen ska det föreskrivas mer exakt än tidigare om de allmänna principerna för upprättande av beräkningsgrunder för försäkringspremier. Å andra sidan ges där försäkringsbolaget ökad flexibilitet att fastställa beräkningsgrunder för försäkringspremier till den del som det är fråga om skadehistorians inverkan på försäkringspremien för fordon som ägs eller innehas av privatpersoner.

Enligt 1 mom. ska försäkringsbolag ha beräkningsgrunder för försäkringspremier, vilka nedan kallas för premiegrunderna. Syftet med premiegrunderna är i synnerhet att beskriva hur försäkringspremierna bestäms försäkringsmatematiskt. De riskfaktorer som används vid fastställandet av försäkringspremien ska vara objektiva och deras verkliga effekt på risken ska grunda sig på statistisk eller annars motiverad information eller erfarenhet. I obligatoriska lagstadgade försäkringar ska försäkringstagarna behandlas lika. Därför ska det i lagen konstateras att premiegrunderna ska tillämpas på ett enhetligt sätt på alla försäkringstagare. Detta innebär att försäkringsbolaget ska likabehandla försäkringstagare som med tanke på risknivån är i samma situation bedömt genom tariffaktorerna. Uppgifter som påverkar försäkringspremien kan inte beaktas i större utsträckning än vad som anges i premiegrunderna. Kravet på enhetlig tillämp-

ning av premiegrunderna hindrar dock inte t.ex. att prissättningen är olika i fråga om fordon som till sin kvalitet och användning är olika.

I 2 mom. ska föreskrivas om skälighetsprincipen som avses i 18 § 3 mom. i den gällande lagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska premiegrunderna upprättas på ett sådant sätt att försäkringspremierna står i rimlig proportion till kapitalvärdet på de kostnader som förväntas föranledas av försäkringarna. Det att trafikförsäkringen är en obligatorisk försäkring leder å ena sidan till att den försäkringspremie som försäkringstagaren betalar måste vara rimlig i proportion till risken och å andra sidan att t.ex. till sin trafikskaderisk olika försäkringstagargruppers försäkringar inte systematiskt får under- eller överprissättas. Ordalydelsen i bestämmelsen ändras jämfört med den nuvarande, men avsikten är inte att ändra den nuvarande tolkningen, utan att göra den gällande bestämmelsen klarare. Den gällande bestämmelsen har kompletterats med begreppet "kapitalvärdet på de kostnader som förväntas uppstå". Då betonas vid sidan om de förväntade kostnader som fastställs enligt försäkringsmatematiska grunder också det fonderingsbehov som beror på långvariga ansvarigheter och därigenom beaktandet av investeringsverksamhetens förväntande avkastning.

I 2 mom. som motsvarar den gällande lagen föreslås också att det ska föreskrivas om soliditetsprincipen. Enligt förslaget ska det vid bestämmandet av försäkringspremien beaktas hur de skadelidandes och försäkrades intressen blir tryggade. Denna soliditetsprincip är viktig med tanke på att försäkringen är obligatorisk och att försäkringsbolagen har solidariskt ansvar sinsemellan.

Utöver de ovan nämnda principerna ska trafikskaderisken beaktas när försäkringspremien fastställs. Trafikskaderisken kan i vid bemärkelse förstås så att också de kostnader som uppstår vid försäljning och förvaltning av försäkringar kan beaktas i premiegrunderna som faktorer som påverkar försäkringspriset. Fastställandet av försäkringspremien sker i enlighet med försäkringsmatematiska grunder i huvudsak utifrån statistiskt material. Faktorer som beskriver trafikskaderisken är t.ex. faktorer som hänför sig till fordonet, såsom fordonsklassen, fordonets användningsändamål samt faktorer som hänför sig till användningen av fordonet och den som använder fordonet, såsom mängden körda kilometer, försäkringstagarens ålder och körerfarenhet samt, i fråga om företag, branschen samt huruvida det är fråga om idkare av yrkestrafik eller ett annat företag. Huruvida fordonet i huvudsak används i en tätort eller i en glesbygd har en stor betydelse för trafikskaderisken. Därför beaktas i vanliga fall också fordonets innehavares bostadsort vid fastställandet av försäkringspremien. T.ex. kan körerfarenheten bedömas bl.a. utifrån hur länge försäkringstagaren har haft körkort och hur mycket fordonet används utifrån antalet personer som regelbundet kör med den. Däremot får försäkringstagarens kön inte beaktas i premier för försäkringar som beviljas konsumenter, vilket grundar sig på Europeiska unionens domstols dom som gällde jämställdhetsdirektivet och på försäkringsbolagslagen som ändrades på grund av domen. Den tariffaktor som används ska vara sådan att en ändring i värdet på tariffaktorn har betydelse för den egentliga trafikförsäkringsrisken eller kostnaderna. Sålunda kan t.ex. det att försäkringstagaren är kund i samma finansgrupps övriga bolag enligt den föreslagna bestämmelsen i princip inte påverka trafikförsäkringspremiens belopp, om inte försäkringsbolaget kan påvisa att detta kundförhållande påverkar de kostnader som hänför sig till trafikförsäkringen. Av ovan föreslagna 2 mom. följer att de faktorer som påverkar försäkringens pris ska påverka priset i rätt riktning, dvs. när risken ökar i samband med att en tariffaktor ändras, ska försäkringspremien inte sänkas.

Om försäkringsbolaget tar i bruk nya tariffaktorer som påverkar försäkringspremien, kan de i praktiken endast tillämpas på nya kunder, eftersom bolaget är bundet av de tidigare försäkringsavtalen och de tariffaktorer som fastställs där. Även annars kan tariffaktorer ändras endast på de grunder som fastställs i försäkringsvillkoren. Försäkringsbolagen har sannolikt inte heller vetskap om sina andra kunders uppgifter som ligger till grund för den nya prissättning-

en. Ett bolag kan tolkas behandla försäkringstagare tillräckligt enhetligt, om det t.ex. i tillräcklig grad informerar alla sina kunder om nya tariffaktorer. Försäkringsbolaget ska dock när det använder eventuella nya premiegrunder iaktta den i paragrafen fastställda principen om jämlik behandling av försäkringstagare. Detta innebär i praktiken t.ex. i fråga om personbilar att fordonet ofta förnyas med några års intervaller, och senast i denna situation skulle de nya tariffaktorena tas i bruk. För försäkringsbolag kan det också på annat sätt uppstå situationer där samma premiegrunder tillfälligt inte tillämpas för bolagets alla försäkringstagare.

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. ska gälla försäkringar som både privata hushåll och företag har tecknat. När det gäller företagskunder kan trafikskaderisken bedömas mer individuellt än när det gäller privata kunder. Principerna för prissättningen av företagsfordon måste dock framföras i premiegrunderna. Företagsverksamhetens mångsidiga karaktär leder också jämfört med privata kunder till mångsidigare tariffstrukturer och mer individuell prissättning, och sålunda tillämpas inte nödvändigtvis samma tariffaktorer på alla företag. Dessutom ska 1 och 2 mom. gälla för i 27 § avsedd avgift som motsvarar försäkringspremien och indirekt också den försummelseavgift som avses i 28 §. De ska också tillämpas på gräns- och förflyttningsförsäkringar.

Enligt 3 mom. ska i försäkringsbolagets premiegrunder utöver ovan nämnda statistiska faktorer som beskriver trafikskaderisken fastställas hur de skadehistorieuppgifter som avses i 19 § inverkar på försäkringspremien för det försäkrade fordonet eller ett fordon som till sin kvalitet och användning är likadant. Bestämmelsen gäller privatpersoners personbilar, husbilar, paketbilar, lastbilar och bussar samt motorcyklar. Försäkringsbolaget ska kunna individualisera på vilket sätt de skador som framkommer av skadehistorian för ovan nämnda fordon påverkar försäkringspremien för fordonet i fråga, för ett nytt till sin kvalitet och användning likadant fordon eller för ett till sin kvalitet och användning likadant fordon som övergår från ett annat försäkringsbolag. Den skadehistoria som hänför sig till ett fordons försäkring kan fortsättningsvis beaktas i försäkringspremien för försäkringstagarens andra fordon som till sin kvalitet och användning är likadana. Detta motsvarar nuläget. Den föreslagna regleringen ska dock inte heller i fortsättningen hindra försäkringsbolagen från att använda skadehistorieuppgifter också vid prissättningen av andra fordon än sådana som uppräknas ovan.

I föreslagna 3 mom. ska det konstateras att skadehistorians inverkan på försäkringspremien endast av särskilda skäl kan förbises. Med särskilda skäl avses sådana faktorer, varför skadans inverkan på försäkringspremien kan anses vara motiverad på objektiva grunder. Enligt vedertagen praxis leder en trafikskada inte till ökad försäkringspremie, om försäkringstagaren inom en tidsfrist som anges i villkoren till försäkringsbolaget betalar en summa som motsvarar den ersättning som ska betalas för skadan. Det har de facto varit fråga om ett alternativ som erbjudits försäkringstagaren att, i stället för en allmän förhöjning av försäkringspremien som periodiseras på flera år, få en möjlighet att till försäkringsbolaget betala ett belopp som motsvarar den ersättning som betalas för skadan som en engångsprestation, varvid skadans ekonomiska betydelse i praktiken blivit mindre. Det har varit något oklart om denna praxis varit lagenlig. Det föreligger dock inget behov att begränsa vedertagen praxis. Förhöjningen kan utebli också t.ex. när skadan har orsakats genom användning av ett fordon som stulits av försäkringstagaren. Detsamma gäller skador som inte har orsakats av vållande hos fordonets ägare, innehavare eller förare eller av fordonets bristfälliga skick. En sådan situation uppstår bl.a. när ersättning betalas från ett fordons försäkring till en cyklist för skada som orsakats i en trafikolycka, och det på fordonets sida inte föreligger något vållande. Skadehistorian kan vid skadan i fråga också lämnas utan hänseende när skadan har ersatts med stöd av 18 § från fordonets tidigare ägares eller innehavares försäkring.

Alla fordon har inte ackumulerade skadehistorieuppgifter som kan överföras. Detta är situationen bl.a. vid försäkringstagarens första trafikförsäkring. Det är dock klart att det av premie-

grunderna också ska framgå hur en försäkring som ännu inte alls har skadehistoria ska prissättas. Om ett fordon inte har någon skadehistoria, ska försäkringspremien i princip vara högre än försäkringspremien för en försäkring hos en sådan försäkringstagare i samma situation, vars fordon har ackumulerat skadehistorieuppgifter, men inga skador har inträffat. I allmänhet använder försäkringsbolagen något bonussystem, och försäkringar utan skadehistoria placeras lägre i bonusskalan än sådana försäkringar där inga olyckor inträffat. Det föreligger dock inget hinder för att andra tariffaktorer beaktas vid bedömningen av utgångsläget för en försäkring utan skadehistoria. T.ex. kan en försäkring beviljas en ägare eller innehavare av ett fordon som har en lång körerfarenhet till en lägre premie genom att bevilja hans eller hennes försäkring en högre utgångsbonus än i fråga om försäkringstagare som inte har körerfarenhet, trots att ingen skadehistoria skulle finnas i någotdera fallet. Bolaget ska även då iaktta principerna i 1 och 2 mom. och bl.a. behandla alla försäkringstagare som är i samma situation på ett enhetligt sätt. Om skadehistorian för en försäkringstagares fordon används för prissättning av ett till sin kvalitet och användning likadant fordon, men det fordon som inte längre har skadehistoria fortfarande blir kvar i försäkringstagarens ägo eller besittning, ska det prissättas som ett fordon som saknar skadehistoria, om inte försäkringsbolaget har använt den möjlighet som ges i sista meningen i 3 mom.

Den allmänna princip som framställs i början av 3 mom. är förpliktande för försäkringsbolagen, men inte begränsande. Enligt 3 mom. kan man i premiegrunderna också slå fast att även försäkringstagarens andra fordons skadehistorieuppgifter påverkar fordonets försäkringspremie eller att flera fordon prissätts utifrån skadehistorieuppgifterna för ett av försäkringstagarens fordon. Sålunda kunde bolaget t.ex. använda en enda personbils skadehistoria för prissättningen av försäkringen för två personbilar med samma ägare eller innehavare, eller två personbilars skadehistoria för prissättning av försäkringen för en enda personbil med samma ägare eller innehavare. Sålunda, om t.ex. en försäkringstagare som har ett fordon anskaffar ett fordon till, kan premiegrunderna upprättas så att skadehistorian för det fordon som försäkringstagaren redan har försäkrat påverka utgångsbonus för det andra fordonet, trots att fordonen framöver ackumulerar sin egen skadehistoria. På motsvarande sätt om försäkringstagaren övergår från att använda två fordon till att använda ett enda fordon kan skadehistorieuppgifterna för fordonen sammanslås. Det är också möjligt att en privatpersons fordon behandlas som en grupp, liksom det varit möjligt att göra på företagsförsäkringsidan. Om bolaget använder sådana prissättningsmöjligheter, ska i premiegrunderna framföras förfarandet för sådana situationer där man övergår till att använda ett fordons skadehistoria vid prissättningen av flera fordons försäkringspremie, eller när man övergår till att använda skadehistorieuppgifterna för flera fordon vid prissättningen av ett fordons försäkringspremie, eller där man skapar grupper av fordon, eller där man i en grupp av fordon vill teckna en fordonsspecifik försäkring.

Enligt 4 mom. gäller det som föreskrivs i 3 mom. inte gräns- och förflyttningsförsäkringar. Dessa försäkringar är tidsbundna, varför det inte är ändamålsenligt att beakta skadehistorieuppgifter för dem. Vad som föreskrivs ovan i 3 mom. ska inte heller gälla för försäkringar där försäkringstagaren har ett i företags- och organisationsdatalagen avsett företags- och organisationsnummer. Betydelsen av skadehistorieuppgifterna vid prissättningen av försäkringar för företagsfordon är i allmänhet mindre på grund av företagsverksamhetens natur, omfattning och kvalitet, och därigenom varierar fordonens användningsändamål mer än när det gäller fordon som används privat. Också det vilka som använder företagets fordon varierar i större grad jämfört med privatpersoners fordon, t.ex. när de anställda som använder fordonet byts eller när dessa personers uppgifter ändras. Vad som föreskrivs i 3 mom. ska inte heller gälla försäkringar som beviljats för i fordonslagen avsedda museifordon, eftersom sådana fordon vanligen endast används sporadiskt och antalet körda kilometer per fordon således är litet.

Försäkringsbolaget ska vid behov kunna visa Finansinspektionen hur skadehistorian påverkar premien. Enligt 18 § 1 mom. i lagen om Finansinspektionen ska försäkringsbolag som utgör tillsynsobjekt utan hinder av sekretessbestämmelserna och utan obefogat dröjsmål till Finansinspektionen lämna de för utförandet av dess lagstadgade uppdrag relevanta uppgifter och redogörelser som den begär. Eftersom Finansinspektionen utifrån ovan nämnda bestämmelse har en omfattande rätt att få uppgifter, är en bestämmelse som motsvarar 18 § 2 mom. i den gällande lagen, om att försäkringsbolagen till Finansinspektionen ska skicka uppgifter om beräkningsgrunderna för försäkringspremierna samt om de handlingar som bolaget använder i kontakterna med försäkringstagarna, onödig. Detsamma gäller bestämmelsen i 7 § i bonusförordningen, enligt vilken försäkringsbolaget på begäran av Finansinspektionen för det ska visa hur försäkringspremierna motsvarar risken.

21 §. Överföring av skadehistorieuppgifter till ett annat försäkringsbolag. Skadehistorieuppgifterna för ett enskilt fordon är en av de faktorer genom vilka den trafikskaderisk som hänförs till försäkringstagaren och fordonet i fråga kan bedömas. Eftersom trafikförsäkringen kopplats till ett fordon och inte till vem som framför fordonet, beskriver skadehistorieuppgifterna endast delvis den skaderisk som hänförs till fordonet i fråga. Därför är det inte ändamålsenligt att i lagen föreskriva om överföring av skadehistorieuppgifter från ett fordon till ett annat eller att begränsa beaktandet av skadehistorian och sålunda försäkringsbolagens möjlighet att prissätta försäkringar på ett ändamålsenligt sätt.

När försäkringstagaren överför ett i 20 § 3 mom. avsett fordons trafikförsäkring till ett annat försäkringsbolag eller tecknar en försäkring för ett nytt i 20 § 3 mom. avsett fordon som till sin användning och kvalitet är likadant, ska enligt paragrafen försäkringsbolaget där försäkringen upphör på begäran av försäkringstagaren skicka de i 19 § avsedda skadehistorieuppgifterna till det mottagande försäkringsbolaget utan dröjsmål, dock senast inom 15 dagar från det att det mottagande försäkringsbolaget begärde uppgifterna. Syftet med bestämmelsen är att förbättra kundbetjäningen när försäkringshistorieuppgifterna på begäran av försäkringstagaren direkt ska överföras från ett försäkringsbolag till ett annat och försäkringstagaren inte själv behöver skicka uppgifterna. I praktiken ska informationsbytet ske genom informationsteknik. Bestämmelsen hindrar dock inte att försäkringstagaren, eller försäkringsbolaget på begäran av försäkringstagaren, skickar ett annat försäkringsbolag historieuppgifter av också andra fordon som till sin användning och kvalitet är likadana, och den reglering som föreslås nedan hindrar inte användning av dessa uppgifter vid prissättning av försäkringstagarens andra fordon. När försäkringstagaren begär försäkringsoffert bemyndigar försäkringstagaren i praktiken oftast bolaget att begära skadehistorieuppgifterna från ett annat bolag för upprättande av offerten. Bestämmelserna ålägger sålunda en skyldighet att överföra vissa uppgifter, men begränsar inte överföring av data i större utsträckning än vad som avses i paragrafen.

Det ska inte längre finnas bestämmelser om överföring av skadehistorieuppgifter från ett fordon till ett annat. Detta innebär att skadehistorieuppgifterna blir försäkringstagarspecifika, varvid de inte kan överföras till en annan person, t.ex. maken eller maken. Trots att skadehistorian enligt direktivet och utifrån föreslagna 19 § ska vara försäkringstagarspecifik, hindrar inte den nya lagen att försäkringsbolag när de fastställer försäkringspremierna beaktar skadehistorian för ett fordon som ägs eller innehas av maken eller maken, om båda har använt fordonet, eller att fordonet också används eller i huvudsak används av försäkringstagarens make eller maka.

22 §. Förhöjd försäkringspremie vid användning av avställda fordon under avställning. Fordonets ägare eller innehavare ska anmäla avställning och påställning direkt till fordonstrafikregistret. En avställningsanmälan kan inte göras för viss tid, utan en påställningsanmälan ska göras när fordonet tas i bruk. Ingen separat anmälan behövs till försäkringsbolaget, utan upp-

gifterna om avställning och påställning förmedlas alltid från Trafiksäkerhetsverket till försäkringsbolaget.

Avställning påverkar inte automatiskt försäkringens giltighetstid. Försäkringstagaren kan inte säga upp en trafikförsäkring, om inte de förutsättningar som föreskrivs i 16 § 1 mom. ovan uppfylls. Försäkringen för ett fordon som införts i registret kan endast uppsägas om försäkringsplikten för fordonet har upphört. Försäkringsplikten gäller inte fordon som avställts och som inte används i trafik. För avställda fordon gäller enligt fordonslagen användningsförbud, dvs. fordonet får inte användas i trafik.

Försäkringsbolagen är utifrån de lagstadgade allmänna grunderna för beräkning av försäkringspremier skyldiga att sänka försäkringspremien så att den motsvarar den verkliga trafikförsäkringsrisken. Trots att en försäkring är gällande avlägsnas vid avställning sannolikheten för trafikskaderisk för den försäkrade i princip helt och hållet. Försäkringsbolagen tar enligt sina villkor i allmänhet inte ut trafikförsäkringspremie för den tid som fordonet uppgetts vara avställt. Det föreligger inte heller annars hinder för att försäkringsbolaget i enlighet med vad som fastställs i premiegrunderna och försäkringsvillkoren för avställningsperioden tar ut en avgift som motsvarar de kostnader som föranleds av att försäkringen hålls i kraft. Utöver detta är det också möjligt att ta ut en premie som motsvarar skaderisken, eftersom försäkringsbolaget på grund av den trafikförsäkring som det har beviljat är skyldigt att ersätta en trafikskada, om fordonet i strid med försäkringsavtalet och fordonslagen används under avställning.

Om ett försäkrat fordon använts i trafik under den tid som det till registret anmälts vara avställt, ska den försäkringspliktige enligt paragrafen till försäkringsbolaget betala en i försäkringsvillkoren fastställd förhöjd försäkringspremie. Om fordonet har använts under den tid som det varit anmält som avställt och försäkringstagaren har använt sin uppsägningsrätt eller har köpt ett avställt fordon och inte har ombesörjt att försäkra det, ska fordonets ägare eller innehavare betala de avgifter som fastställs i 27 och 28 §.

Den i försäkringsvillkoren fastställda förhöjningskoefficienten för försäkringspremien har av hävd varit högre när fordonets användning under avställning har orsakat en trafikskada. Det är till skillnad från försummelseavgiften enligt 28 § fråga om avtalsbrott. Fastställande av förhöjd försäkringspremie är således inte förenat med samma problem avseende tolkningen av grundlagen som den försummelseavgift som fastställs när hela avtalsförpliktelsen har försummats. Trots att respektive försäkringsbolag i princip får bestämma om beloppet på den premieförhöjning som följer av avtalsbrott mer detaljerat i försäkringsvillkoren, är det inte motiverat att premieförhöjningen kan vara större än i de situationer där försäkringsplikten helt har försummats. Därför ska försäkringspremiens förhöjningskoefficient för användning av ett avställt fordon enligt förslaget högst kunna vara tredubbel. Eftersom försummelseavgiften tillsammans med den avgift som motsvarar försäkringspremien ska kunna vara högst fyrdubbel i förhållande till en genomsnittlig premie, blir den maximala avgiften för tiden för avställningen lägre än för försummelseavgiften. För närvarande har försäkringsbolagen uppburit en högst sexdubbel försäkringspremie, varför den föreslagna bestämmelsen minskar förhöjningens maximibelopp jämfört med nuvarande praxis. Förhöjningen av försäkringspremien ska fastställas för tiden mellan den dag som avställningen började och dagen för påställningen, om inte något annat följer av synnerligen vägande skäl. En sådan orsak kan t.ex. vara att ett avställt fordon stulits och använts i trafik efter stölden. Då kan försäkringstagaren inte anses ha brutit mot avtalet och sålunda kan bestämmande av en höjd försäkringspremie inte heller anses vara skäligt.

23 §. Återbetalning av premie när försäkringen upphör. I 45 § i lagen om försäkringsavtal föreskrivs om premiebetalning efter att försäkringen upphört. Med tanke på sitt innehåll skulle bestämmelsen kunna tillämpas på trafikförsäkring. Eftersom det i 45 § hänvisas till sådana be-

stämmelser i lagen om försäkringsavtal som inte tillämpas på trafikförsäkring, föreslås det av denna författningstekniska orsak att en bestämmelse som motsvarar paragrafen ska införas i trafikförsäkringslagen.

Enligt 1 mom. har försäkringsbolaget rätt till premie endast för den tid under vilken dess ansvar varit i kraft. Försäkringsbolaget är enligt bestämmelsen skyldigt att till försäkringstagaren återbetala den del av försäkringspremien som avser den period för vilken försäkringsbolagets ansvar inte längre gäller. Enligt momentet ska det bestämmas i försäkringsvillkoren hur det premiebelopp som återbetalas ska räknas ut. Vid beräkningen av summan kan t.ex. fluktuationen i försäkringsbolagets risk under olika perioder beaktas.

Enligt 2 mom. behöver premien dock inte separat återbetalas om den premie som ska återbetalas är mindre än åtta euro. Ett premiebelopp som är mindre än åtta euro ska återbetalas till försäkringstagaren, om det kan göras t.ex. genom att dra av den summa som ska återbetalas från premien för en annan försäkring som tas ut av försäkringstagaren. Eurobeloppet kan genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet minskas eller höjas, om ändringar i penningvärdet ger anledning till detta.

24 §. Dröjsmålsränta. Enligt 1 § i räntelagen (633/1982) tillämpas den lagen inte på trafikförsäkring. Därför föreslås att det i trafikförsäkringslagen särskilt ska föreskrivas om betalning av dröjsmålsränta på försäkringspremien och på återbetalning av försäkringspremien. Bestämmelsen ska till sitt innehåll motsvara 4 § 1 mom. och 4 a § i den gällande trafikförsäkringsförordningen. Enligt 1 mom. uppbärs på en försäkringspremie som inte har betalats på utsatt tid för dröjsmålstiden en årlig dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen. Bestämmelsen gäller också den förhöjda försäkringspremie som avses i 22 §. I 2 mom. ska föreskrivas om ränta som ska betalas på fördröjt belopp vid återbetalning av försäkringspremie. Försäkringsbolaget ska vara skyldigt att betala dröjsmålsränta från och med den tidpunkt då det gått en månad har löpt från ankomsten till bolaget av den utredningen om den grund som berättigar till premieåterbetalning.

25 §. Fortsatt ansvar och utsökning av premien. I den gällande trafikförsäkringslagen ingår inga uttryckliga bestämmelser om försäkringsbolagets ansvar när betalning av försäkringspremien försummas. Om detta föreskrivs delvis i 40 § 1 mom. i lagen om försäkringsavtal, vilken tillämpas på trafikförsäkring. Dessutom konstateras det i 3 a § i trafikförsäkringsförordningen att försäkringsbolaget inte får vägra hålla i kraft en försäkring som ansökts hos bolaget. Detta har betytt att försäkringsbolagets ansvar fortsätter trots att försäkringstagaren inte betalar försäkringspremien. För att göra lagen klarare ska en uttrycklig bestämmelse om saken införas i trafikförsäkringslagen.

Enligt 1 mom. upphör inte försäkringsbolagets ansvar, fastän försäkringspremien inte betalas på förfallodagen. Försäkringsbolaget ska således inte ha möjlighet att på grund av försummelse av betalning av försäkringspremien säga upp försäkringen mitt under en försäkringsperiod och inte heller när en försäkringsperiod slutar och en ny börjar.

Enligt 2 mom. får försäkringspremien inklusive dröjsmålsräntan är direkt utsökbar, vilket betyder att den kan drivas in utan dom eller beslut. Bestämmelser om indrivning av den finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Den nämnda lagen ska dock inte tillämpas till den del som det föreskrivs något annat i trafikförsäkringslagen. Så har det gjorts i föreslagna 26 § i trafikförsäkringslagen, där det ska föreskrivas separat om preskription av trafikförsäkringspremie.

Bestämmelsen ska också tillämpas på den förhöjda försäkringspremie som avses i 22 §. Dessutom konstateras det i 27 § 2 mom., 28 § 2 mom. och i 93 § 4 mom. att möjligheten att i ut-

sökningsväg direkt driva in en betalning också ska gälla den avgift som motsvarar försäkringspremien, försummelseavgiften och tillskottspremien.

26 §. Preskription av premiefordran. I den gällande lagen ingår inga uttryckliga bestämmelser om preskription av trafikförsäkringspremiefordringar. Enligt den vedertagna tolkningen preskriberas en premiefordran med stöd av hänvisningsbestämmelsen i 19 d § 3 mom. i trafikförsäkringslagen på grundval av 20 § i lagen om verkställighet av skatter och avgifter fem år efter ingången av året efter det år då den påfördes eller debiterades, och i annat fall vid ingången av året efter det år då fordran förföll till betalning. Å andra sidan tillämpas lagen om försäkringsavtal på trafikförsäkring och enligt 46 § i den lagen förlorar en försäkringsgivare som inte lagligen har sökt betalning av en premie inom tre år efter att den förföll till betalning, sin rätt till den. I de ovan nämnda lagarna föreskrivs på olika sätt också om avbrytande av preskription av fordran.

På grund av ovan nämnda lagars överlappande tillämpning har det rått en rättslig oklarhet i fråga om tidsfristen för preskription av fordringar. Därför är det nödvändigt att till trafikförsäkringslagen foga en uttrycklig bestämmelse om preskription av försäkringspremiefordringar. Enligt den föreslagna paragrafen preskriberas en premiefordran slutligt fem år efter ingången av året efter det år då den påfördes eller debiterades. Tidsfristen ska således vara absolut, liksom preskriptionstiden enligt lagen om verkställighet av skatter och avgifter, och den kan således inte avbrytas. I praktiken har det framkommit situationer, där en räkning av misstag inte har skickats ut. Därför föreslås det att en bestämmelse ska fogas till paragrafen också för dessa situationer. Då skulle försäkringsbolaget förlora sin rätt till försäkringspremien fem år efter utgången av varje försäkringsperiod, för vilken försäkringspremie inte har fakturerats.

Bestämmelsen ska också tillämpas på den förhöjda försäkringspremie som avses i 22 §. Dessutom konstateras det i 27 § 2 mom., 28 § 2 mom. och i 93 § 4 mom. att möjligheten att i utsokningsväg direkt driva in en betalning också ska gälla den avgift som motsvarar försäkringspremien, försummelseavgiften och tillskottspremien.

27 §. Avgift som motsvarar försäkringspremien. I paragrafen ska det föreskrivas om den avgift som motsvarar försäkringspremien, vilken en ägare eller innehavare av ett fordon som försummat sin försäkringsplikt ska vara tvungen att betala för den tid som försummelsen gäller. Avgiften fastställs alltid när tecknande av försäkring har försummats och således ska avgiften inte vara förenad med någon fallspecifik prövning.

Den avgift som motsvarar försäkringspremien ska motsvara den gottgörelse som föreskrivs i 16 § i den gällande lagen, utan förhöjningskoefficient. Förhöjningskoefficienten ska motsvaras av en separat försummelseavgift, om vilken det ska föreskrivas i 28 §. Avgiften kan inte bestämmas för en längre tid retroaktivt än för det löpande och för de fem senaste kalenderåren. Denna tidsfrist ska förlängas från nuvarande tre år till fem år, för att tidsfristen ska motsvara preskriptionstiden för försäkringspremier enligt 26 §. Det är inte fråga om en påföljdsavgift av sanktionsnatur, utan om en avgift som så exakt som möjligt motsvarar den försäkringspremie som uteblivit. Avgiften ska således inte förhöjas i förhållande till den obetalda försäkringspremien. Fastställande av en avgift som motsvarar försäkringspremien innebär inte att fastställandet och betalandet skulle åstadkomma ett försäkringsavtalsförhållande och försäkringen träder således inte heller i kraft retroaktivt för den tid som försummelsen av försäkringsplikten varade. Skyldigheten för Trafikförsäkringscentralen att ersätta en skada enligt 46 § när fordons försäkringsplikt har försummats ska således inte grunda sig på ett försäkringsavtal, utan det uppstår direkt med stöd av lag.

Eftersom försäkringsbolagen enligt sina egna premiegrunder fastställer olika stora försäkringspremier, ska storleken på avgiften för försummelsestiden motsvara en försäkringspremie

som kan anses vara skälig. Den skäliga avgiften ska bestämmas enligt Trafikförsäkringscentralen egna premiegrunder. Premiegrunden ska grunda sig på den riskpremieundersökning som Trafikförsäkringscentralen utfört, varvid avgiften så exakt som möjligt ska motsvara den genomsnittliga försäkringspremien.

På avgiften ska enligt 2 mom. också tillämpas vad som föreskrivs ovan i 20 § 1 och 2 mom. om premiegrunderna för försäkringspremier, i 24 § om dröjsmålsränta, i 25 § 2 mom. om utsökning av försäkringspremie och i 26 § om preskription av premiefordran. Även till övriga delar ska avgiften jämföras med en normal försäkringspremie, varför försäkringspremieskatt och trafiksäkerhetsavgift ska redovisas för den.

28 §. Försummelseavgift. I paragrafen föreslås att det ska föreskrivas om en sanktionsliknande påföljdsavgift som har ett nytt namn och som bestäms på ett delvis nytt sätt när försäkringsplikten har försummats. Den försummelseavgift som föreslås i paragrafen ska ersätta gottgörelsens förhöjningsdel enligt 16 § i den gällande lagen. Eftersom försummelseavgiften till sin karaktär inte ska vara en försäkringspremie utan en påföljdsavgift, ska på den inte betalas skatt eller trafiksäkerhetsavgift enligt lagen om skatt på vissa försäkringspremier (664/1966).

Enligt 1 mom. ska en ägare eller innehavare av ett fordon som försummat försäkringsplikten vara skyldig att betala en försummelseavgift till Trafikförsäkringscentralen. Avgiften ska högst vara tre gånger så stor som den i 27 § föreslagna avgift som motsvarar försäkringspremien. Storleken på sanktionen ska alltså till denna del bindas vid nivån för den avgift som motsvarar försäkringspremien. Som mest ska försummelseavgiften och avgiften som motsvarar försäkringspremien alltså uppgå till samma summa som den nuvarande fyrdubbla premien. I den gällande lagen har premien kunnat vara högst tiofaldig, varför det maximala beloppet skulle minska. I praktiken har den gällande lagens maximala tillåtna förhöjning inte använts. Det föreslås inget minsta belopp för försummelseavgiften. Faktorer som påverkar försummelseavgiftens förhöjningskoefficient ska vara längden på försummelsetiden och försummelsens uppsåtlighet och frekvens, samt om fordonet använts i trafik. För närvarande fastställs prövningsgrunderna för en förhöjd premie av Trafikförsäkringscentralen och de motsvarar till sina allmänna principer dem som nu föreslås.

I 2 mom. ska det konstateras att försäkringsplikten för ett fordon dock inte anses ha försummats under den tid som fordonets tidigare ägares försäkring gäller med stöd av 18 §. Bestämelsen behövs, eftersom det i praktiken inte alltid är möjligt att uppfylla försäkringsplikten omedelbart från och med det ögonblick när ägande- eller besittningsrätten övergick, t.ex. för att fordonet köptes under ett veckoslut. Om fordonet inte är försäkrat vid tidpunkten för överföringen av ägande- eller besittningsrätten, och den nya ägaren eller innehavaren inte sköter sin försäkringsplikt, kan försummelseavgiften tas ut från och med den tidpunkt då ägande- eller besittningsrätten övergick.

Enligt 3 mom. ska på försummelseavgiften tillämpas bestämmelserna om försäkringspremie i 24 §, 25 § 2 mom. och 26 §, där det föreskrivs om dröjsmålsränta, utsökning av försäkringspremien och preskription av premiefordran.

29 §. Påförande av avgift som motsvarar försäkringspremien och försummelseavgift. Enligt 1 mom. ska initiativ till fastställande av avgift som motsvarar försäkringspremien och av försummelseavgift komma från Trafikförsäkringscentralen. I enlighet med vad som föreskrivs i 81 § får Trafikförsäkringscentralen uppgiften elektroniskt av Trafiksäkerhetsverket när det i samband med en registreringsanmälan för ett fordon framgår att fordonet inte är försäkrat. En del av de fordon som inte är försäkrade kommer till Trafikförsäkringscentralens kännedom genom anmälan av polisen och en del utifrån uppgifter som fås av försäkringsbolagen. I 82 §

3 mom. ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens rätt att få uppgifter som hänför sig till detta.

När Trafikförsäkringscentralen har observerat en misstänkt försummelse, utför den behövliga fortsatta utredningar. Om det under fortsatta utredningar framgår att fordonets försäkringsplikt har försummats, ska Trafikförsäkringscentralen göra en framställan till Statskontoret om förordnande av en i 27 § avsedd avgift som motsvarar försäkringspremien samt av en i 28 § avsedd försummelseavgift. I samband med ansökan ska Trafikförsäkringscentralen till Statskontoret ange alla de faktorer som den grundar sin misstanke om försummelse på. Storleken på avgiften som motsvarar försäkringspremien ska i enlighet med 27 § uträknas vid Trafikförsäkringscentralen. Trafikförsäkringscentralen får också föreslå storleken på försummelseavgiften. Statskontoret ska utifrån den uppgift det fått av Trafikförsäkringscentralen undersöka ärendet och med stöd av 2 mom. fatta beslut i ärendet. Ägaren eller innehavaren av det fordon som misstänkts för försummelsen ska höras före beslutet fattas. Om Statskontoret anser att det är fråga om försummelse av försäkringsplikten, ska den ålägga ägaren eller innehavaren av fordonet att betala en avgift som motsvarar försäkringspremien och en försummelseavgift till Trafikförsäkringscentralen. Om Statskontoret utifrån den utredning som har företetts anser att fordonets ägare eller innehavare inte har försummat sin försäkringsplikt, ska Statskontoret meddela ett beslut med detta innehåll.

I 2 mom. ska det konstateras att ett beslut om att inte fastställa försummelseavgiften endast av särskild orsak får meddelas. En särskild orsak kan vara t.ex. att det i fråga om ett oregistrerat fordon enligt en objektiv bedömning föreligger avsevärd rättslig tolkningsmarginal eller annan oklarhet om fordonet till sina tekniska egenskaper är sådant att det enligt 5 § ska försäkras eller om det enligt 8 § kan lämnas oförsäkrat. Detta ska inte gälla för den avgift som motsvarar försäkringspremien, eftersom det till den del inte är fråga om en sanktionsliknande avgift.

Statskontorets beslut ska utgöra ett beslut som har fattats med anledning av en ansökan enligt 4 § 1 mom. 3 punkten i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). I enlighet med 6 § i nämnda lag ska Statskontoret av Trafikförsäkringscentralen uppbära en avgift som motsvarar självkostnadsvärdet. Storleken på en avgift som staten uppbär för en prestation ska motsvara beloppet av statens totalkostnader för prestationen.

Fordonets ägare eller innehavare ska enligt förvaltningslagen ha möjlighet att begära omprövning i ett beslut hos Statskontoret. De ska också ha rätt att söka ändring i Statskontorets beslut i fråga om vardera avgiften. Besvären anförs hos förvaltningsdomstolen. Det ska således inte vara möjligt att anföra separata besvär om avgifternas grunder liksom det är i fråga om försäkringspremierna. Försummelseavgiften och den avgift som motsvarar försäkringspremien ska betalas till Trafikförsäkringscentralen, vilken sålunda ska verkställa Statskontorets beslut i ärendet och sköta indrivningen av avgifterna. Trafikförsäkringscentralen ska också vara skyldig att med stöd av 46 § ersätta skada som har orsakats av ett fordon som försummat försäkringsplikten. Denna skyldighet är således oberoende av avgifter som fastställs på grund av försummelser.

Om ett fordon utöver ägaren också har en innehavare, ska den försummelseavgift som i 28 § föreslås bli påförd vid försummad försäkringsplikt enligt 3 mom. i första hand riktas mot innehavaren till den del som försummelsen gäller hans eller hennes besittningstid. Fordonets ägare ska dock med tanke på indrivningen i sista hand ansvara för uppfyllandet av försäkringsplikten, och denne är sålunda skyldig att försäkra sig om att innehavaren har uppfyllt sin försäkringsplikt. Om det inte skulle gå att driva in premierna av innehavaren på grund av insolvens som konstaterats i samband med utmätning avseende indrivningen, ska premien i sista hand kunna indrivnas av fordonets ägare. Detta motsvarar nuvarande praxis.

Enligt 4 mom. ska Trafikförsäkringscentralen fakturera och driva in de avgifter som fastställts för fordonets ägare eller innehavare genom Statskontorets beslut. Lagändringen ska således inte påverka fakturering och eventuell indrivning av premier, vilka även i framtiden ska höra till Trafikförsäkringscentralens uppgifter.

30 §. Användningsförbud för fordon. Enligt paragrafen får fordon vars försäkringsplikt har försumrats inte användas i trafik. Användningsförbudet för fordonet följer direkt med stöd av lagen och inga åtgärder avseende fastställande behövs. Användningsförbudet för fordonet är direkt bundet vid den försäkringsplikt som framgår av 5 och 6 §, varför det upphör vid byte av ägare eller innehavare, men kan börja på nytt om den nya ägaren eller innehavaren försummar försäkringsplikten. Fordonet ska vara belagt med körförbud oberoende av om en anteckning om förbudet gjorts i fordonstrafikregistret eller inte. Bestämmelsen ska således inte förutsätta t.ex. att Trafiksäkerhetsverket vidtar särskilda åtgärder. Ett fordon som belagts med användningsförbud får inte användas i trafik. Bestämmande av den försummelseavgift som nämns ovan i 28 § eller betalning av avgiften ska inte ännu påverka användningsförbudet, utan det ska upphöra först när försäkringsplikten har ombesörjts. Enligt föreslagna 52 § 2 mom. i fordonslagen ska besiktningsförrättaren vara skyldig att kontrollera att en trafikförsäkringspremie som förfallit till betalning har betalats. Ett fordon är i dessa situationer belagt med användningsförbud på grund av försummad besiktning. Enligt 2 mom. ska i 84 § i fordonslagen föreskrivas om myndigheternas behörighet vid tillsyn av förbudet. Polis-, tull- och gränsbevakningsmyndighet har rätt att bl.a. ta i besittning registreringsskyltar och registreringsbevis för fordon som används i strid med användningsförbud. Användningsförbudet förstärks av de övervakande myndigheternas möjlighet enligt 84 § i fordonslagen att ta i besittning registreringsskyltarna och registreringsbeviset för ett fordon som har använts i strid med användningsförbudet samt låta bogsera fordonet till ett säkert ställe för förvaring. För bogseringskostnaderna ska fordonets ägare eller innehavare ansvara. De övervakande myndigheterna har också möjlighet att utfärda ett skriftligt tillstånd att transportera fordonet till en i tillståndet fastställd plats för förvaring. Med de övervakande myndigheterna ska avses polis, Tullen och gränsbevakningsmyndigheten.

3 kap. **Ersättning för trafikskada**

31 §. Ersättning för trafikskada oberoende av skadeståndsansvar. I paragrafen ska konstateras i enlighet med 4 § i den gällande lagen att ersättning för skador grundar sig på principen om s.k. strikt, dvs. objektivet ansvar. Med strikt ansvar avses ansvar som inte är beroende av vållande. Detta innebär att en trafikskada ska ersättas, om inte något annat föreskrivs nedan i lagen, fastän ingen personligen är skadeståndsskyldig för skada som orsakats av användning i trafik av fordonet. I trafikförsäkringslagen ingår vissa undantag i denna huvudregel, såsom t.ex. i 33 §, där det föreskrivs om ansvaret i kollisionssituationer mellan fordon.

32 §. Ersättningsansvar för trafikskada. Det föreslås att paragrafen ska innehålla allmänna bestämmelser om vem som ansvarar för ersättning för en trafikskada. I paragrafen ska också föreskrivas om vilka av de bestämmelser som gäller försäkringsbolag som ska tillämpas på Statskontoret.

Enligt 1 mom. ansvarar försäkringsbolaget för trafikskada som inträffat medan den försäkring som gäller för fordonet i fråga var i kraft. När fordonets ägare eller innehavare byts, kan försäkringsbolagets ansvar dock under de villkor som föreskrivs i 18 § undantagsvis fortsätta i sju dagar från det att fordonets äganderätt övergick eller dess besittning byttes eller återgick till ägaren.

Enligt 2 mom. ska Statskontoret ansvara för en trafikskada när fordonets ägare eller innehavare var den finska staten när skadan inträffade. Statskontoret ska vara ansvarigt också när den

finska staten har åtagit sig att ersätta skador som ett fordon ägt av en annan stat orsakar, vilket kan grunda sig antingen på ett åtagande som gäller enskilda fordon eller internationella överenskommelser. Staten ska dock i enlighet med föreslagna 8 § 2 mom., om den så vill, kunna försäkra sina fordon, varvid ersättningsansvaret övergår från Statskontoret på det försäkringsbolag som beviljat försäkringen. Nuförtiden har enligt 9 § i trafikförsäkringsförordningen utöver Statskontoret också de ämbetsverk i vars ägo eller besittning fordonet är under vissa villkor från egna medel kunnat ersätta små skador som deras fordon har orsakat. Detta har dock lett till en delvis oenhetlig ersättningspraxis. För att säkerställa en enhetlig ersättningspraxis är det motiverat att en enda myndighet behandlar alla skador som statens fordon orsakar. Utredning av och ersättning för alla trafikskador som orsakas av fordon som ägs eller administreras av staten ska därför centraliseras till Statskontoret.

I 3 mom. ska uppräknas de bestämmelser som också ska tillämpas på Statskontoret, trots att Statskontoret inte nämns separat i dem.

Enligt 4 mom. är Trafikförsäkringscentralen i första hand ansvarig för en trafikskada som inträffat i Finland och som ett sådant fordon har orsakat som har stadigvarande hemort någon annanstans än i Finland. Bestämmelsen syftar till att trygga den skadelidandes rätt att få ersättning snabbt, trots att det inte skulle vara känt vilket försäkringsbolag som har ersättningsansvaret för skadan, eller oberoende av om det fordon som orsakat en skada i Finland har hemort i Finland eller utomlands. Trafikförsäkringscentralen ska ansvara för andra trafikskador som ersätts enligt denna lag än de som anges ovan i denna paragraf. Sådana trafikskador är skador som orsakats av i 43 § 2 och 3 mom. avsedda fordon som undantagits från försäkringsplikt, i 44 § avsedda okända fordon och i 46 § avsedda oförsäkrade fordon. Trafikförsäkringscentralen är dessutom skyldig att ersätta skadan när försäkringsbolaget inte kan utredas i situationer som avses i 45 § samt när behandlingen av ersättningsärendet fördröjs i försäkringsbolaget på det sätt som avses i 72 §. I paragrafen har Trafikförsäkringscentralens ansvar föreskrivits som primärt. Trafikförsäkringscentralen kan sålunda utifrån sin regressrätt enligt 74 § kräva en ersättning som den har betalat av garantifonden i det land där trafikskadan inträffade eller av det försäkringsbolag som i sista hand ansvarar för skadan.

33 §. Ersättningsansvar för trafikskada där de delaktiga fordonen är två eller flera. I paragrafen ska det föreskrivas om ersättning för skador som uppstår mellan två eller flera motorfordon eller ett motorfordon och ett spårfordon som löper på skenor. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 8 § i den gällande lagen, med undantag för 1 mom. 3 punkten.

I 1 mom. ska föreskrivas om de huvudregler enligt vilka skadeståndsansvaret i trafikskador mellan två eller flera fordon bestäms i fråga om det andra fordonet eller egendom i det fordonet eller i fråga om personer som fanns där. Bestämmelsen utgör ett undantag i principen om objektivt ansvar enligt 31 §, eftersom ersättning för skadan förutsätter nedan anförda ansvarsgrunder, såsom oaktsamhet hos föraren.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska ersättning betalas från försäkringen för ett av de i en kollisionsskada delaktiga fordonen, om skadan orsakats av vållande hos detta fordons ägare, innehavare, förare eller passagerare. Till begreppet oaktsamhet hör också skador som orsakats uppsåtligen. Oftast grundar sig uppsåtet på att föraren inte har iakttagit bestämmelserna om ett gott och försiktigt körsätt, dvs. vägtrafiklagen och vägtrafikförordningen. Också passagerarens oaktsamhet kan vara en ersättningsgrund, t.ex. när passageraren öppnar fordonets dörr oförsiktigt och orsakar skador på ett annat fordon.

I 1 mom. 2 punkten ska det konstateras att ersättning betalas från försäkringen för ett av de i en kollisionsskada delaktiga fordonen, om skadan hade orsakats av att fordonet rörde sig eller stod i strid med trafikreglerna. Det att fordonet rör sig i strid med trafikreglerna är ofta också

ett uttryck för vållande från föraren, ägaren eller innehavaren, men i praktiken kan det uppstå situationer, där det att ett fordon rör sig i strid med trafikreglerna orsakar en kollision mellan fordon utan vållande. Rörelse eller placering i strid med trafikreglerna ska avse t.ex. situationer där föraren på grund av sjukdomsattack eller på grund av väjning för en älg hamnar på den motsatta körfilen utan vållande hos föraren.

I 1 mom. 3 punkten ska det konstateras att ersättning betalas från försäkringen för ett av de i en kollisionsskada delaktiga fordonen, om skadan hade orsakats av fordonets bristfälliga skick. Med fordonets bristfälliga skick ska avses t.ex. fel och brister avseende fordonets styrnings-, broms- eller ljussystem till följd av vilka kollisionsskadan har orsakats. Fordonets brister eller fel ger också ofta uttryck för förarens, ägarens eller innehavarens oaktsamhet, men i princip kan det förekomma situationer där ett fel eller en bristfällighet orsakar en kollision utan vållande. En sådan situation uppstår t.ex. när ett tekniskt fel orsakar en kollision och felet yttrar sig helt överraskande, såsom t.ex. när ett bildäck exploderar, eller till följd av vandalism. Även då är det motiverat att från trafikförsäkringen ersätta den skada som drabbar det andra fordonet.

Som ny ersättningsgrund ska till 1 mom. 3 punkten fogas felaktig lastning oberoende av förarens vållande. I allmänhet ger felaktig lastning uttryck för vållande hos föraren, varvid skador som orsakats av sådan lastning också ska ersättas enligt huvudregeln i 1 mom. 1 punkten. I praktiken kan det dock förekomma situationer, där föraren i enlighet med 87 a § 2 mom. i vägtrafiklagen inte kan anses vara ansvarig för den felaktiga lastningen. Också i dessa fall är det motiverat att ersätta skada som drabbar ett annat fordon från trafikförsäkringen för det felaktigt lastade fordonet.

I 2 mom. ska det föreskrivas om situationer där ersättning med stöd av 1 mom. för samma skadefall ska erläggas från två eller flera fordons försäkring, dvs. flera än två ansvarar för samma skadepåföljd. I sådana situationer ska vid fördelningen av ersättningsansvaret mellan parterna alla faktorer som påverkat skadan beaktas.

Enligt 3 mom. utan hinder av vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. ska ersättning för personskador i kollisioner mellan fordon betalas till den skadelidande i sin helhet från trafikförsäkringen för ett av de delaktiga fordonen. Ersättningen ska erläggas från det fordons försäkring där den skadelidande var passagerare eller förare. I situationer där skuldfrågan är klar hindrar dock inte bestämmelsen att fordonets passagerare riktar sitt ersättningsanspråk direkt mot det försäkringsbolag som har försäkrat motpartens fordon som är skyldigt till trafikskadan. Andra som lidit personskador ska få välja om de söker ersättning från det egna eller motpartens trafikförsäkring. Försäkringsbolagen har i praktiken förfarit på ovan nämnda sätt, men nu föreslås att denna vedertagna praxis som är förenlig med den skadelidandes intresse ska införas i lagen. Trots att personskador i princip endast ska ersättas från ett fordons försäkring, föreskrivs i 51 § om slutlig ansvarsfördelning mellan bolagen vid kollisionsskador.

Nedsättning av ersättningen för personskador på grund av eget förfarande hos den skadelidande, såsom grov oaktsamhet eller rattfylleri, hänför sig inte uteslutande till ersättning för kollisionsskador mellan fordon. Därför ska i den nya lagen inte införas någon bestämmelse som till innehållet motsvarar sista meningen i 8 § 2 mom. i den gällande lagen.

34 §. Ersättning för personskada. Enligt 1 mom. ska ersättning för en personskada bestämmas genom tillämpning av bestämmelserna i 5 kap. 2, 2 a—2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 5, 7 och 8 § samt 7 kap. 3 § i skadeståndslagen (412/1974), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Hänvisningen till ovan nämnda bestämmelser i skadeståndslagen innebär att ersättning för sjukvårdskostnader och andra nödvändiga kostnader, inkomstbortfall, sveda, värk och annat tillfälligt eller bestående men ska betalas till den skadelidande från trafikförsäkringssystemet såsom

personskador. I enlighet med den s.k. principen om full ersättning som iakttas i skadeståndslagen, ska det i enlighet med nuläget inte finnas någon övre gräns uttryckt i euro för ersättningar som betalas för personskador.

Enligt andra meningen i 1 mom. ska rätt som motsvarar den nuvarande lagen till ersättning för sveda och värk samt annat tillfälligt men dock inte föreligga, om personskadan har varit obetydlig. Tillsammans med föreslagna 80 § 1 mom. innebär detta att inte heller skadevällaren ansvarar för dessa skador enligt skadeståndslagen.

Enligt 2 mom. ska det föreskrivas om ersättning för sjukvård utöver i paragrafen också i 4 kap. där det ska föreskrivas mer exakt än i bestämmelserna i skadeståndslagen och delvis även mer omfattande om ersättning för sjukvårdskostnader. I enlighet med nuläget ska det föreskrivas om rehabilitering som ska ersättas från trafikförsäkringen i en separat lag om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen (626/1991).

Ibland kan det uppstå situationer där det är motiverat att betala en engångsersättning i stället för en fortlöpande ersättning. I 3 mom. ska det konstateras att det i stället för en fortlöpande inkomstbortfallsersättning som betalas på grund av personskada kan betalas en engångsersättning med motsvarande kapitalvärde endast av särskilt vägande skäl. Ett särskilt vägande skäl kan anses vara t.ex. det att månadsraten för en fortlöpande ersättning till sitt belopp vore mycket litet eller att dess betalning till utlandet skulle vara oändamålsenligt. Särskilt vägande skäl kan komma i fråga också när den skadelidande blir arbetsförmögen för förvärvsarbete som han eller hon har gjort under ålderspension. Då kan det vara förenligt med intressena hos både den som betalar ersättning och den som ansöker om ersättning att komma överens om ersättning för inkomstbortfall som en engångsprestation. I denna situation äventyras inte heller den skadelidandes utkomst till följd av kapitaliseringen av ersättningen.

I 4 mom. ska det konstateras att det genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet utfärdas beräkningsgrunder för engångsersättningar som betalas i stället för fortlöpande ersättningar för en personskada. Förordningen ska gälla alla engångsersättningar. Genom förordningen ska inte utfärdas bestämmelser om när ersättning kan betalas som en engångsprestation, utan dessa förutsättningar ska i fråga om inkomstbortfallsersättningen fastställas med stöd av nu föreslagna 34 § 3 mom. och i övrigt med stöd av 5 kap. 7 § i skadeståndslagen.

35 §. Indexjustering av fortlöpande ersättningar. I lagen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån ingår bestämmelser om indexjustering av fortlöpande ersättningar som betalas på grund av personskador. Eftersom det föreslås att den nämnda indexlagen ska upphävas, ska de bestämmelser som motsvarar 1 § i den lagen införas i denna paragraf.

Enligt 1 mom. ska ersättning som betalas för inkomstbortfall och förlust av underhåll på grund av bestående arbetsförmögenhet samt övriga fortlöpande ersättningar justeras varje kalenderår med det arbetspensionsindex som avses i 98 § i lagen om pension för arbetstagare i enlighet med den lagens indexpraxis. Med bestående arbetsförmåga avses ett tillstånd där den skadelidande på grund av en skada eller sjukdom som orsakats av en trafikskada långvarigt eller permanent är arbetsförmögen. En fortlöpande ersättning ska indexjusteras både när den utbetalas och när den faller till betalning senare.

De ersättningsbelopp som betalas för inkomstbortfall och förlust av underhåll grundar sig på den skadelidandes inkomstnivå. För att fastställa inkomstbortfall och förlust av underhåll ska enligt 2 mom. den skadelidandes förvärvsinkomster från olika år justeras kalenderårsvis till skadeårets nivå med den lönekoeficient som avses i 96 § i lagen om pension för arbetstagare.

36 §. *Samordning av ersättningar med vissa ersättningar för olycka i arbete.* Enligt huvudregeln är trafikförsäkringen primär i förhållande till andra lagstadgade försäkringssystem. I paragrafen ska det föreskrivas om undantag i denna huvudregel. Bestämmelsen ska gälla samordning av vissa ersättningar som betalas med stöd av trafikförsäkringslagen och lagstiftningen om arbetsolycksfallsförsäkring när ett fordon ägare, innehavare eller förare har rätt att få ersättning för personskada som uppstått vid användning i trafik av ett fordon som han eller hon ägde eller framförde. Enligt paragrafen ska från fordonets trafikförsäkring då endast ersättas den del av skadan som inte ersätts enligt lagstiftningen om olycksfallsförsäkring. Arbetsolycksfallsförsäkringsbolaget ska i dessa situationer inte ha regressrätt mot trafikförsäkringsbolaget. Paragrafen motsvarar 6 § 4 mom. i den gällande lagen med den skillnaden att i momentet utöver lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (459/2015) också ska nämnas lagen om lantbruksföretagares olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (873/2015) och lagen om olycksfalls- och pensionsskydd för idrottsutövare (276/2009).

I andra än i 1 mom. avsedda situationer, där det är fråga om en trafikskada som i första hand ska ersättas med stöd av arbetsolycksfallsförsäkring, inriktas skadans ersättningsutgift i sin helhet mot trafikförsäkringen under förutsättning att de villkor för att få tillbaka ersättningen som anges i 270 § i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar uppfylls.

37 §. *Ersättning för sakskada.* Enligt 1 mom. ska ersättning för sakskada bestämmas i enlighet med 5 kap. 5 § i skadeståndslagen, om inte något annat föreskrivs i trafikförsäkringslagen. I enlighet med bestämmelsen i skadeståndslagen ersätts kostnaderna för reparation av saken och andra omkostnader till följd av skadan samt värdeminskning. Om föremålet inte går att reparera till rimlig kostnad, ska dess värde vid tidpunkten för skadan ersättas. Dessutom ersätts minskning i inkomst och uppehälle som orsakats av sakskadorna.

Med stöd av bestämmelsen i 5 § 5 mom. i skadeståndslagen ska som sakskada ersättas, liksom även i nuläget, minskning i inkomst och uppehälle. T.ex. en idkare av taxi- eller annan yrkestrafik kan få ersättning för inkomstbortfall. Den skadelidande ska å andra sidan enligt den skadeståndsrättsliga principen om begränsning av skadan dock försöka hindra eller minska skadans omfattning under den tid som fordonet repareras. Om inkomsten på grund av en sakskada kan uppnås genom att skaffa en annan sak i stället för den skadade saken, ersätts från trafikförsäkringen de kostnader som detta orsakar, vilka i typiska fall är kostnader för hyrning av en reservbil. Eftersom det också föranleds kostnader för användning av ett eget fordon, avdras från anskaffningskostnaderna för reservbilen av hävd den andel som motsvarar det egna fordonets omkostnadsandel. Utöver det försäkringsskydd som trafikförsäkringslagen ger, finns det dessutom tillgång till ett mer omfattande skydd genom en frivillig kaskoförsäkring, om reservbil behövs.

Övriga kostnader som ersätts med stöd av 5 § 5 mom. i skadeståndslagen är bl.a. förlust av fordonets bruksnytta i situationer där inget inkomstbortfall orsakas eller när sådant inte kan visas samt extra resekostnader som orsakas av skadan. Som förlust av bruksnyttan för fordonets reparations- eller inlösningskostnad, dvs. för den tid som fordonet inte har kunnat användas, betalas av hävd en s.k. stilleståndersättning. Resekostnader kan uppstå t.ex. av att den skadelidande blir tvungen att använda allmänna färdmedel eller taxi medan det egna fordonet repareras.

I 2 och 3 mom. föreslås att det ska föreskrivas om vissa undantag i bestämmelserna i skadeståndslagen, dvs. i den huvudregel som anges i 1 mom. Delvis utvidgar undantagen kretsen av ersättningsgilla skador, delvis minskar de dem. Till sitt innehåll ska förslaget motsvara vad som föreskrivs om saken i gällande 6 §, och avsikten är inte att ändra rådande rättsläge.

Enligt 2 mom. har ägaren rätt att vid skada på fordonet få ersättning för reparationskostnaderna eller en summa som motsvarar dem. Trots att huvudregeln är att de reparationskostnader

som uppstår vid reparation av fordon ersätts, är det i ersättningspraxis också vanligt att försäkringsbolaget och den skadelidande kommer överens om att det för fordonets skador i stället för de reella kostnader som uppstår vid reparationen betalas en penningssumma som motsvarar reparationskostnaderna. Praxis är flexibel och möjliggör att den skadelidande om han eller hon så vill själv får reparera eller låta reparera fordonets skador eller helt låta bli att reparera fordonet. Från trafikförsäkringen ersätts dock inte fordonets värdeminskning på grund av skadefallet. Med värdeminskning avses att värdet på ett kolliderat fordon också efter reparation kan vara lägre än det var före skadefallet. Den föreslagna bestämmelsen avviker från skadeståndslagen, men behövs fortfarande, eftersom det är svårt att påvisa den verkliga värdeminskningen och dess belopp. Därför ska ersättning för värdeminskning inte heller i fortsättningen ingå i ersättningen.

Bestämmelsen gäller endast fordon, dvs. andra saksador ersätts fortfarande enligt 5 kap. 5 § i skadeståndslagen. Sådana skador är bl.a. skador som användning av fordon i trafik orsakar byggnader eller jordmånen.

I 2 mom. ska också föreskrivas om fastställandet av värdet på fordonet när fordonet har förstörts. Härmed avses inlösen av fordon av försäkringsbolaget. Försäkringsbolaget ska vara skyldigt att lösa in ett fordon också när det inte till skäligen kostnad kan repareras, vilket jämfört med skadeståndslagen i någon mån utvidgar försäkringsbolagets skyldighet att lösa in fordon. Också denna bestämmelse gäller enbart fordon, dvs. andra saksador ska fortfarande ersättas enligt 5 kap. 5 § i skadeståndslagen. Vid inlösen av ett fordon ska dess ägare eller innehavare som ersättning för sakskada i stället för reparationskostnaderna få fordonets gängse värde. Fordonets gängse värde ska fastställas i enlighet med det värde som det hade omedelbart före tidpunkten då skadan inträffade. I praktiken avses härmed det pris man kunde ha fått för fordonet i fråga genom att sälja det vid tidpunkten för skadan. Vid fastställandet av fordonets gängse värde beaktas av hävd bl.a. marknadspriset för motsvarande fordon, det individuella skick i vilket det skadade fordonet var, utrustning, tidpunkt för ibruktagande, årsmodell, användningssätt, körkilometrar och eventuell garanti.

Enligt 2 mom. ska äganderätten till ett fordon som skadats eller förstörts i regel övergå till det försäkringsbolag som betalat ersättningen. Om den skadelidande dock vägrar överlämna det skadade eller förstörda fordonet till det försäkringsbolag som betalat ersättningen, ska restvärdet avdras från fordonets gängse värde. Försäkringsbolaget och den skadelidande kan också komma överens att fordonet ska stanna hos den skadelidande.

I 3 mom. ska föreskrivas om ersättning för skador som drabbar djur. Bestämmelsen motsvarar 5 § 1 mom. 3 punkten i den nuvarande trafikförsäkringslagen och den innebär ett undantag i huvudregeln att ersättning för trafikskada inte kräver vållande hos någon part. Skada på ett annat djur än en ren som vid tidpunkten för skadan befann sig utan uppsikt på en trafikled ska endast ersättas om det kan visas att skadan orsakats av vållande hos fordonets ägare, förare, innehavare eller passagerare. Ett djur är utan uppsikt när det inte befinner sig i en människas omedelbara kontroll. Specialbestämmelsen om renar är motiverad, eftersom renen är det enda betydande produktionsdjur som rör sig utan uppsikt, och eftersom mängden renskador är stor. Om vållande från fordonets sida skulle förutsättas vid renskador, skulle en betydande del av renskadorna inte bli ersatta, vilket skulle leda till betydande ekonomiska förluster för rennäringen. En skada på en ren ska således i enlighet med lagens huvudregel ersättas utan att det krävs vållande från fordonets sida. För renskada ansvarar det försäkringsbolag som har försäkrat fordonet i fråga. I praktiken har Trafikförsäkringscentralen avtalat med försäkringsbolagen att centralen för deras räkning ersätter de skador som fordon orsakat renar. Även i dessa situationer ligger ansvaret i sista hand hos det aktuella försäkringsbolaget och dessa skador finansieras således inte genom fördelningssystemet. Till den del som Trafikförsäkringscentralen di-

rekt med stöd av lag ersätter skador på renar orsakade av okända fordon enligt 44 §, ska kostnaderna i framtiden däremot finansieras genom fördelningssystemet.

38 §. Maximibelopp som ersätts vid sakskada. I paragrafen ska föreskrivas om maximibelopp för ersättningar för sakskada som betalas från trafikförsäkringen. Däremot ska ersättningar som betalas för personskador i enlighet med den gällande lagen inte ha någon övre gräns.

Enligt artikel 9 i direktivet ska trafikförsäkringen täcka sakskador till minst 1 000 000 euro per skadefall oberoende av antalet skadelidande. I paragrafen ska det föreskrivas om maximibeloppet för ersättningsansvaret vid sakskada, vilket föreslås bli höjt från nuvarande 3 300 000 euro, bl.a. för att kompensera nedgången i penningvärdet och ökningen i reparationskostnaderna vid sakskador. För sakskada ska ersättas högst 5 000 000 euro för varje trafikförsäkring som ansvarar för en skada. Maximibeloppet för ersättningen behöver inte bindas vid index, eftersom det föreslagna beloppet mångfaldigt överskrider det minimibelopp som föreskrivs i direktivet.

I situationer där fordon kolliderar ska 33 § tillämpas, där ansvaret mellan fordonen bestäms utifrån vållande, framförande av fordonet i strid med trafikreglerna, bristfälligt skick hos fordonet eller felaktig lastning. Kopplingen av maximibeloppet till antalet försäkringar innebär i praktiken minst samma maximibelopp som ingår i direktivets definition, där maximibeloppet bundits vid varje skadefall. Om flera fordon är delaktiga i skadan, ska från trafikförsäkringen för varje fordon som ansvarar för skadan ersättas högst 5 000 000 euro. Maximibeloppet för ersättning vid sakskada som orsakats av en dragbil och släpvagn som kopplats till en fordonskombination är 5 000 000 euro för varje ansvarig försäkrad enhet. Till denna del ger den nu föreslagna definitionen, som också motsvarar den gällande lagen, ett bättre försäkringsskydd än den definition som direktivet förutsätter.

Enligt 2 mom. ska den ersättning som betalas fördelas i förhållande till storleken på de skador som ska ersättas, om maximibeloppet inte räcker till för full ersättning. Om det efter behandlingen av ersättningsanspråk på grund av trafikskador skulle framgå att någon som inte har fått ersättning dock skulle vara berättigad därtill, ska skadan ersättas också i det fallet att ersättningens maximibelopp överskrids. Då ska i ersättning dock endast betalas den relativa andel som den ersättningsberättigade skulle ha fått om han eller hon ursprungligen hade funnits bland ersättningstagarna.

39 §. Skada som drabbar den som hjälper en skadelidande. I paragrafen ska det föreskrivas om ersättning för kostnader för transport för att få vård av den som drabbats av en trafikolycka och som lidit en trafikskada i samband med nödvändig första hjälp på olycksplatsen. En ändring jämfört med den gällande lagen är att ersättningen ska betalas av det försäkringsbolag som ansvarar för trafikskadan i stället för av Trafikförsäkringscentralen. Dessutom ska bestämmelsen också gälla skador som inträffat någon annanstans än i vägtrafik, eftersom man t.ex. i terrängtrafik ibland blir tvungen att transportera den skadelidande för att få vård på annat sätt än med för ändamålet reserverad transportmateriel. Enligt 10 § 3 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen ersätts bl.a. transportkostnaderna till sjukhus eller annan vårdplats, skador och förorening som av transporten orsakats fordonet och den persons kläder som i samband med transporten bistått den skadade. I fortsättningen föreslås att också personskador hos de personer som hjälpt den skadelidande i en trafikskada ska få ersättning, såsom för sår och andra skador som denne åsamkats vid biståndet. Bestämmelsen ska bara tillämpas på privatpersoner, inte på personer som yrkesmässigt bedriver räddningsverksamhet eller på egendom som hänför sig till denna verksamhet, såsom transportmateriel. Dessa kostnader kan dock komma att bli ersatta med stöd av bestämmelserna i 4 kap. som gäller betalning av ersättning för sjukvårdskostnader till verksamhetsenheter inom hälso- och sjukvården. Skador på fordonet ska dock inte här avse en ny trafikskada som orsakats av användning i trafik av det fordon

som används för transport av den skadelidande, utan en sådan skada ska ersättas separat som en egen trafikskada.

40 §. *Vissa saksador som inte ersätts.* I paragrafen ska föreskrivas om vissa sådana saksador som inte ersätts från trafikförsäkringen trots att de orsakats av användning i trafik av ett fordon. Bestämmelsen är inte uttömmande, utan en sakskada kan bli utan ersättning också med stöd av andra bestämmelser. Eftersom syftet med trafikförsäkringen är att ersätta skador som användningen av ett fordon orsakar andra, kan inte egendom som tillhör fordonets ägare eller innehavare eller egendom som dessa har i sin besittning ersättas från försäkringen för fordonet i fråga. Utan ersättning från trafikförsäkringen blir sålunda också saksador som drabbar ett fordon vars förare inte äger fordonet eller är dess innehavare. För försäkring av det egna fordonet finns av hävd till buds frivilliga bil- dvs. kaskoförsäkringar. I 1 mom. ska denna huvudregel konstateras, dvs. från fordonets försäkring ska inte ersättas skador som drabbat detta fordon.

I 1 mom. ska dessutom konstateras att skador som drabbar egendom som fanns i ett fordon inte ersätts från fordonets egen försäkring. Enligt den gällande lagen anses fordonets last utgöra egendom som inte ersätts från fordonets trafikförsäkring, trots att lasten skulle ägas av någon annan än fordonets ägare, innehavare eller förare. Därför ska i paragrafen konstateras tydligare än i den nuvarande bestämmelsen, att saksador som drabbar egendom som finns i ett fordon inte ersätts från det fordonets trafikförsäkring. Egendom som fanns i bilen kan dock komma att omfattas av ersättningen från ett annat fordons trafikförsäkring i enlighet med 33 § när det är fråga om kollision mellan fordonen.

I 1 mom. ska i enlighet med hävdvunnen ersättningspraxis konstateras att med egendom som finns i ett fordon också ska jämföras ett annat fordon som fastkopplats till det fordonet. Med fastkopplad ska avses att fordonen kopplats med godkända fordonskrokar eller liknande. Där emot ska bogsering av ett fordon med ett rep inte uppfylla förutsättningen för fastkopplad. Ett sådant annat fordon kan t.ex. vara en släpvagn. Skador som en av delarna i en fordonskombination orsakar den andra delen ska inte ersättas från försäkringen för någondera delen i kombinationen. Detta innebär att inte heller skada som släpvagn orsakar dragbilen ska ersättas. Vem som äger egendomen saknar betydelse. Till denna del avviker bestämmelsen från huvudregeln inom trafikförsäkring, enligt vilken skador som användningen i trafik av ett fordon orsakar andra ska ersättas i alla de situationer där ett skadeståndsansvar uppstår för den som orsakat skadan. I allmänhet har släpvagnens eller lastens ägare en frivillig egendomsförsäkring som täcker skada som uppstått för honom eller henne. Sålunda kan t.ex. skador som orsakats av släpvagnen bli ersatta från släpvagnens kaskoförsäkring som släpvagnens ägare eller innehavare kan teckna om de så vill. Då kan det försäkringsbolag som beviljat egendomsförsäkringen, godstransportförsäkringen eller bilförsäkringen ha rätt att utifrån regressrätten söka den ersättning som bolaget betalat från den som orsakat skadan. Till den del som försäkringen inte täcker skada på last eller släpvagn, ska den skadelidande med stöd av skadeståndslagen ha rätt att yrka på ersättning av föraren för det fordon som orsakat skadan eller av dennes arbetsgivare.

I 2 mom. ska i enlighet med 5 § 1 mom. 4 punkten i den gällande trafikförsäkringslagen föreskrivas att ersättning för sakskada inte ska betalas från det aktuella fordonets trafikförsäkring i fråga om skador som drabbat egendom som tillhörde fordonets ägare, innehavare eller förare och som fanns någon annanstans än i fordonet eller som dessa annars hade i sin besittning. T.ex. ska ersättning inte betalas om fordonet skadar fast eller lös egendom som ägs av föraren, såsom garage, gårdsstrukturer eller husdjur. En sådan egendom ska jämföras med fordonsägarens egendom. Från ett fordons trafikförsäkring ska dock fortfarande skador på medhavda personliga bruksföremål och kläder ersättas för andra passagerare än fordonets ägare eller innehavare.

I 3 mom. ska det föreskrivas om ersättning för sakskada som drabbat ett annat fordon som fordonets ägare, innehavare eller förare äger eller har i sin besittning. En sådan situation uppstår t.ex. när fordon som ägs av ett finansieringsbolag kolliderar. I paragrafen ska fastställas rådande praxis som bl.a. grundar sig på högsta domstolens avgörande HD 1989:94. Kollision mellan fordon som ägs av samma ägare eller är i samma innehavares besittning ska således behandlas enligt samma ersättningsprinciper liksom också andra fordons kollisioner. I dessa situationer ska bl.a. 33 § tillämpas, enligt vilken det avgörs från vilket fordons försäkring skadan ersätts.

41 §. *Skador som drabbar personer som deltar i tävlingar och testning.* Enligt föreslagna 1 § 2 mom. 3 punkten är fordonet inte i trafik i den bemärkelse som avses i trafikförsäkringslagen, när det används på ett område som är avspärrat från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som omedelbart hänför sig till en tävling. Detta innebär att försäkringsskyddet så gott som utan undantag täcker eventuella skador som användning i trafik av ett fordon orsakat åskådare som kommit för att följa tävlingen. En sådan situation kan uppstå t.ex. när ett fordon som deltagit i en tävling hamnar bland publiken.

Trots att det är motiverat att genom en obligatorisk trafikförsäkring täcka försäkringsskyddet för personer som inte deltar i själva tävlingen, är situationen en annan för de personer och fordon som deltar i tävlingen. Enligt paragrafen ska trafikskador inte ersättas från ett fordons trafikförsäkring, om de har drabbat fordonets förare själv. Med tävling ska avses ett evenemang som arrangerats på förhand, vilket vanligen är avgiftsbelagt och som kräver en tävlingslicens, där tävlingen sker på ett organiserat sätt och enligt överenskomna internationella eller nationella tävlingsregler. Evenemanget ska också ha en organisatör som kan individualiseras, såsom t.ex. en registrerad förening. Evenemanget behöver dock inte vara en offentlig tillställning för att uppfylla rekvisitet för tävling i paragrafen. Bestämmelsen ska bara gälla fordonets förare och inte sålunda personer som finns i fordonet som passagerare, såsom t.ex. som kartläsare.

En ytterligare förutsättning för tillämpning av bestämmelsen är att skadan orsakats i tävlings- eller testningssituationer där trafikregler inte iakttas och där man tar medvetna skaderisker. Med trafikregler avses vägtrafiklagens normer. Sålunda ska t.ex. skador som uppstått på en transportsträcka där man kör enligt trafikreglerna bland den allmänna trafiken fortfarande ersättas. I bestämmelsen förutsätts inte att skadan ska ha inträffat på ett område som är avspärrat från övrig trafik. Också skador som inträffar under övning som direkt hänför sig till en tävling ska jämföras med skador som inträffat under en tävling. Bestämmelsen ska inte gälla sådan övning som föregår tävlingsevenemangets början eller annan spontan hobbykörning, trots att det skulle ske t.ex. på en motorbana. Sålunda kan som övning som direkt hänför sig till en tävling anses vara t.ex. kvalificeringspass före den egentliga tävlingen eller s.k. uppvärmningskörning. Med testning ska avses all slags provning, provkörning och annan testning av ett fordon, såsom t.ex. sådan provning av fordonet eller dess utrustning som biltillverkarna utför. De termer som används i bestämmelsen ska ha samma innehåll som föreslagna 1 § 2 mom. 3 punkten.

I förhållande till den nuvarande bestämmelsen ska den föreslagna bestämmelsen begränsa ersättning från trafikförsäkringen för personskador som drabbar förare som deltar i en tävling. De skador som nu utesluts från trafikförsäkringens ersättning kan ersättas utifrån frivilliga försäkringar, såsom fritidsolycksfallsförsäkring eller personförsäkring i anslutning till tävlingslicenser. Genom frivilliga försäkringar kan man i praktiken inte ge ett till sina ersättningsförmåner och belopp ett lika gott personförsäkringsskydd som en obligatorisk trafikförsäkring ger. Även annars är det skydd som frivilliga försäkringar erbjuder med avvikelser från trafikförsäkringslagen villkorligt och beroende av om försäkringsplikten har ombesörjts på vederbörligt sätt. Försäkringsskyddet för förare som deltar i fordonstävlingar försvagas således jäm-

fört med nuläget, i synnerhet i de situationer där den skadelidande får en allvarlig skada som leder till bestående arbetsoförmåga.

42 §. *Skador som inträffar under vissa arbetsprestationer.* I paragrafen ska föreskrivas om ersättning för trafikskador som inträffat under vissa arbetsprestationer. Den föreslagna paragrafen motsvarar 5 § 1 och 2 punkten i den gällande trafikförsäkringslagen.

Enligt 1 punkten ersätts inte en trafikskada när den har inträffat under lastning, lossning eller annan arbetsprestation medan fordonet stått stilla och drabbat fordonets ägare, förare eller någon annan person som utför det arbete som avses här. Bestämmelsen behövs eftersom lastning eller lossning av en last inte utgör sedvanlig fordonstrafik och det är mer motiverat att täcka skaderisken för sådan verksamhet genom lagstadgad olycksfallsförsäkring och andra försäkringar som hänför sig till företagsverksamhet.

När två eller flera fordon deltar i lastnings- eller lossningsarbeten eller andra arbetsprestationer som gäller en last ska enligt 2 punkten skador som fordonen förorsakar varandra inte ersättas från trafikförsäkringen. En trafikskada ersätts inte heller när den har uppstått under lastning, lossning eller annan arbetsprestation och drabbar egendom som utgör föremålet för arbetsprestationen.

43 §. *Skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten.* Enligt 1 mom. ska Trafikförsäkringscentralen i stället för Statskontoret ersätta skador som inträffat i Finland och som har orsakats av an-vändning i trafik av ett sådant fordon vars stadigvarande hemort är i Finland men för vilket det inte enligt 8 § 1 mom. 1—4 punkterna föreligger skyldighet att teckna en försäkring. När en skada inträffar ska fordon som orsakat en trafikskada och som undantagits från försäkringsplikt jämföras med fordon som ska trafikförsäkras. T.ex. vid kollisionsskada mellan ett fordon som är undantaget från försäkringsplikt och ett fordon som ska trafikförsäkras ska ersättningen avgöras utifrån 33 §.

Ägaren, innehavaren eller föraren av ett fordon som undantagits från försäkringsplikt ska också omfattas av det s.k. förarplatsskyddet, utifrån vilket ägaren, innehavaren eller föraren själv ska betalas ersättning för personskador som uppstått vid användning i trafik av det fordon som undantagits från försäkringsplikt.

I 2 mom. ska föreskrivas om situationer där ett fordon med stadigvarande hemort i en annan EES-stat och som enligt den statens lagstiftning undantagits från trafikförsäkringsplikt orsakar en trafikskada i Finland. Då ska Trafikförsäkringscentralen sköta handläggningen av ersättningsyrkandena och betalningen av ersättningarna. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 a § 3 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen. Efter att ha betalat ersättning ska Trafikförsäkringscentralen framlägga ett regressanspråk med stöd av föreslagna 74 § 2 mom. till garantifonden i den EES-stat där det fordon som orsakat skadan har stadigvarande hemort. I enlighet med artikel 10 i direktivet är det garantifondens uppgift att betala ersättning till den skadelidande för person- och saksador som okända och oförsäkrade fordon orsakar.

44 §. *Skador som orsakas av okända fordon.* I paragrafen ska med beaktande av bestämmelsen i artikel 10 i direktivet föreskrivas att Trafikförsäkringscentralen ska ansvara för skada som inträffar i Finland, om det fordon som orsakat skadan förblir okänt. T.ex. fordon som varit delaktiga i en seriekrock kan inte anses vara okända fordon. I seriekrockar är de fordon som varit delaktiga i skadan i allmänhet kända, men det går inte att individualisera vilket av fordonen som orsakat skadan.

Trafikförsäkringscentralen ska ansvara för saksador som fordon som förblir okända orsakar, om skadan drabbar ett hov- eller klövdjur. Med hov- eller klövdjur avses i praktiken bara s.k.

produktionsdjur, såsom hästar, kor, renar, får och svin, vars ägare är kända. Däremot ska skador som drabbar älgar eller hjortar inte ersättas, eftersom de inte har någon privaträttslig ägare. Trafikförsäkringscentralen ska ansvara för skada som orsakas av ett okänt fordon och som drabbar ett annat än ett hov- eller klövdjur endast om också betydande personskador uppstår i samband med skadan. I direktivet konstateras att de kriterier enligt vilka personskador ska anses vara betydande ska fastställas enligt nationell lagstiftning eller administrativa föreskrifter i den medlemsstat där trafikskadan inträffade och att medlemsstaterna i detta sammanhang får beakta bl.a. det om skadan har förutsatt sjukhusvård. Huruvida personskadan är betydande ska prövas från fall till fall.

Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen vad som föreskrivs om saken i 10 §.

45 §. Ersättning för vissa trafikskador som inträffat utanför Finland. I 1 mom. ska föreskrivas om ersättningsansvaret hos Trafikförsäkringscentralen i fråga om fordon som är undantagna från försäkringsplikten på motsvarande sätt som i 10 a § 2 mom. i den gällande lagen. Trafikförsäkringscentralens ersättningsansvar gäller bara sådana trafikskador som har inträffat i andra EES-stater än Finland. En annan förutsättning för Trafikförsäkringscentralens ansvar ska vara att skadan har orsakats av ett fordon vars stadigvarande hemort är i Finland och som enligt den finska lagstiftningen har undantagits från försäkringsplikt. Momentet ska således endast gälla sådana situationer där trafikskadan inträffar i ett annat land än det land där fordonet har stadigvarande hemort, dvs. s.k. gränsöverskridande situationer. I praktiken ersätts skada som orsakats av användning i trafik i en annan medlemsstat av ett finskt fordon som undantagits från försäkringsplikt först av garantifonden i den stat där skadan inträffade som med stöd av artikel 5 i trafikförsäkringsdirektivet bl.a. ansvarar för skador orsakade av fordon som undantagits från försäkringsplikt. Härefter kan garantifonden söka ersättning med stöd av regressrätten från Trafikförsäkringscentralen. Bestämmelsen befriar dock inte Statskontoret från ansvar för skador orsakade av användning av fordon som ägs eller innehas av staten ens när skadan inträffat någon annanstans än i Finland.

Enligt 2 mom. kan en skadelidande som bor i Finland framlägga ett ersättningsanspråk till Trafikförsäkringscentralen när skadefallet har inträffat i en annan EES-stat än Finland och det fordon som orsakat trafikskadan är okänt. Ersättningsskyldigheten ska i de fall som avses i den föreslagna paragrafen i första hand fastställas enligt den lagstiftning som gäller skador som orsakats av okända eller oförsäkrade fordon i den aktuella staten. Efter att ha betalat ersättningen får Trafikförsäkringscentralen utifrån föreslagna 74 § 1 mom. punkt 2 och 3 söka ersättningen från den nationella garantifonden i den EES-stat där skadan inträffade.

Enligt 3 mom. får en skadelidande som har hemort i Finland framlägga ett ersättningsanspråk till Trafikförsäkringscentralen i fråga om vissa trafikskador som har inträffat i en annan EES-stat eller stat som hör till gröna kort-systemet än Finland och det ersättningsskyldiga försäkringsbolaget inte kan klarläggas inom två månader från det att skadan inträffade. Bestämmelsen grundar sig på artikel 25 i direktivet och motsvarar vad som föreskrivs om saken i 14 a § 2 mom. och 14 m § i den gällande lagen. Om det försäkringsbolag som ansvarar för skadan till sist konstateras vara ersättningsskyldigt, har Trafikförsäkringscentralen rätt enligt 74 § 1 mom. 1 punkten av detta försäkringsbolag få tillbaka den ersättning som det har betalat.

46 §. Ersättning för skada när försäkringsplikten har försummats eller när försäkringen har sagts upp. I paragrafen ska det föreskrivas att Trafikförsäkringscentralen ska ansvara för skada, om försäkringsplikten för det fordon som orsakat skadan var försummad vid tidpunkten för skadan. En bestämmelse om saken ingår i 10 § i den gällande lagen, som nu föreslås bli ändrad, så att bestämmelsen mer exakt än tidigare motsvarar ordalydelsen i artikel 10.4 i direktivet.

Enligt 1 mom. ska tillämpningen av bestämmelsen inte begränsa sig till de fordon vars stadigvarande hemort är i Finland och som sålunda ska försäkras enligt den finska trafikförsäkringslagen. Trafikförsäkringscentralen ska således vara skyldig att ersätta också skada som orsakas av användning av ett sådant fordon vars stadigvarande hemort är i en annan EES-stat, men vars lagstadgade försäkringsplikt har försumrats. Efter att Trafikförsäkringscentralen har ersatt en sådan skada, ska centralen enligt föreslagna 74 § ha rätt att söka återbetalning av ersättningen av ersättningsorganet i medlemsstaten i fråga.

Enligt 2 mom. ska skada som avses i 1 mom. inte ersättas om den skadelidande är fordonets förare. Till skillnad från den gällande lagen kan ersättning förvägras förutom för fordonets förare också för fordonets ägare eller innehavare då denne samtidigt är fordonets passagerare. Genom ändringen skrivs bestämmelsen så att den mer exakt motsvarar direktivets artikel. Eftersom ägaren eller innehavaren av ett oförsäkrat fordon oftast är fordonets förare eller passagerare när skadan inträffar, ändras inte det nuvarande rättsläget till denna del i betydande grad. Också när det gäller bevisbördan ska ordalydelsen i bestämmelsen ändras så att den mer exakt än tidigare motsvarar direktivets ordalydelse. En förutsättning för att ersättning ska kunna förvägras i situationer som avses i momentet ska vara att Trafikförsäkringscentralen kan visa att föraren eller passageraren visste att fordonet inte var försäkrat.

Enligt 3 mom. ska Trafikförsäkringscentralen ersätta en trafikskada också när den har orsakats av ett fordon vars ägare eller innehavare har sagt upp försäkringen i enlighet med 16 § på grund av att fordonet stulits. Bestämmelsen behövs eftersom det inte är fråga om försummelse av försäkringsplikten och inte heller om ersättning för skador som orsakats av fordon som undantagits från försäkringsplikt, om vilka det i sistnämnda fallet ingår bestämmelser i 43 §. En förutsättning för ersättning vid tillämpningen av denna paragraf är att skadan annars ska ersättas enligt denna lag. I enlighet med 49 § ska ersättningskyldigheten inte gälla skador som drabbar en förare som stulit fordonet och inte heller passagerare i det stulna fordonet.

47 §. Förorsakande av skadefall och medverkande i dess uppkomst. I paragrafen ska föreskrivas om de grunder på vilka rätten hos den försäkrade, den skadelidande och hos andra ersättningsberättigade kan begränsas på grundval av egen medverkan. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen vad som föreskrivs om saken i 7 § i den gällande trafikförsäkringslagen, med undantag för 7 § 6 mom. som beskrivs nedan.

En hävdvunnen princip inom skadeståndsrätten är att anhöriga till den skadelidande eller andra personer som på grund av skadefallet är ersättningsberättigade inte kan ha bättre rätt till ersättning än den skadelidande själv. Med stöd av paragrafen ska man sålunda kunna sänka eller helt förvägra ersättningar som ska betalas förutom till den skadelidande också till andra ersättningsberättigade. Med andra ersättningsberättigade avses här andra än dem som lidit direkt skada.

Har någon uppsåtligen vållat sig personskada, betalas ersättning enligt 1 mom. endast i den mån övriga omständigheter bidragit till att skadan uppkommit. Övriga omständigheter är i typiska fall situationer där den skadelidande vid tidpunkten för gärningen varit nedsatt tillräcklig eller helt otillräcklig. Närmare bestämmelser om hur nedsatt tillräcklighet och otillräcklighet påverkar ersättningar ska ingå i 50 §. En skada har orsakats uppsåtligen t.ex. när fordonet i självmordssyfte styrs av vägen eller på den motsatta trafikens fil eller när en fotgängare i självmordssyfte plötsligt förflyttar sig framför ett fordon. Också personskador som uppstår vid försök till en uppsåtlig gärning ska anses vara orsakade uppsåtligen.

Enligt 1 mom. kan ersättning för personskada också sänkas eller förvägras på grund av grov oaktsamhet enligt vad som är skäligt med beaktande av omständigheterna. Skälighetsbedömningen ska utföras som en helhetsbedömning av graden av oaktsamhet och den skadelidandes

förfarande. Det är fråga om grov oaktsamhet när den skadelidande har uppfattat en risk för stor skada och förhållit sig likgiltigt till denna risk. Grov oaktsamhet kan ta sig uttryck t.ex. som betydlig överhastighet med tanke på omständigheterna, eller som avsiktligt framförande av motorcykel med framhjulet i luften.

Sänkning eller nekande av ersättning för personskada ska endast vara möjlig vid egen medverkan endast på grundval av grov oaktsamhet. Sålunda är det också motiverat att bedöma oaktsamhet hos en fotgängare eller cyklist som kolliderar med ett parkerat fordon i enlighet med den huvudregel som framgår av 1 mom. Därför ska i den nya lagen inte införas någon bestämmelse som till innehållet motsvarar 7 § 6 mom. i den gällande lagen.

Sänkning av ersättningen på grund av grov oaktsamhet hos den skadelidande ska i princip gälla alla ersättningar som betalas från trafikförsäkringen. De ersättningar enligt rehabiliteringslagen som avses i 2 mom. har dock inte minskats, trots att de ersättningar som annars ska betalas för skadan i enlighet med 7 § i den gällande lagen har minskats på grund av medverkan. Ersättning för rehabiliteringsförmåner utan avdrag är motiverat på grund av principen om begränsning av skadan, eftersom man genom att upprätthålla och förbättra den skadelidandes arbets- och funktionsförmåga också kan minska de totala kostnaderna för trafikförsäkringssystemet. Sänkning av ersättningen kan också äventyra uppfyllandet av målsättningen för rehabiliteringen. Därför ska det inte heller i framtiden göras avdrag från rehabiliteringsersättningar och för klarhetens skull ska det föreskrivas om saken i trafikförsäkringslagen. Om ersättning förvägras helt, ska inte heller rehabiliteringen ersättas. Också detta motsvarar rådande praxis.

Enligt 3 mom. kan ersättning till en skadelidande som drabbas av en sakskada sänkas eller helt förvägras med beaktande av skuldens mängd hos den skadelidande och övriga omständigheter. Bestämmelsen avviker från en liknande bestämmelse i 30 § i lagen om försäkringsavtal, eftersom trafikförsäkringslagen i fråga om ersättning för saksador grundar sig på en skadeståndsrättslig bedömning, där den skadelidandes medverkan kan påverka fördelningen av ansvaret beroende på graden av oaktsamhet hos den skadelidande. När t.ex. en cykel eller ett hästfordon svänger framför ett fordon, ska dess skador i princip ersättas från fordonets trafikförsäkring. Ersättningen ska dock kunna sänkas eller helt förvägras, om den skadelidande genom sitt eget förfarande åtminstone delvis har påverkat uppkomsten av trafikskadan. Det kan vara fråga om sådan medverkan, om t.ex. en cyklist helt plötsligt och i strid med trafikreglerna har svängt framför ett fordon. Den ersättning som ska betalas för en sakskada kan sänkas eller helt förvägras också t.ex. när en sak av oaktsamhet har lämnats på marken och fordonet kör över det.

48 §. Hur användning av alkohol eller andra berusningsmedel påverkar ersättningen. Det har konstaterats att användning av alkohol och andra berusningsmedel märkbart ökar risken för olyckor genom att sänka omdömet och iakttagelse-, beslutsfattnings-, koordinations- och funktionsförmågan. Förutom att onyktert körande är en i strafflagen kriminaliserad gärning, påvisar sådant körande också skadeståndsrättslig oaktsamhet. I 1 mom. ska föreskrivas om hur alkoholhalten i blodet på fordonets förare påverkar hans eller hennes rätt att få ersättning från trafikförsäkringen. Liksom det föreskrivs i 7 § 4 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen, ska ersättningen i princip förvägras i situationer där alkoholhalten i förarens blod uppgår till minst 1,2 promille eller han eller hon har minst 0,53 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, dvs. i praktiken i de situationer där rekvisitet för grovt rattfylleri i strafflagen uppfylls. Bestämmelsen ska också tillämpas när förarens förmåga att utföra prestationer som uppgiften kräver avsevärt har försämrats under påverkan av något annat berusningsmedel än alkohol.

Förarens personskador kan ersättas helt eller till den del som det visas att andra omständigheter har påverkat skadan. Detta motsvarar också tolkningen av särskilda skäl i 7 § 4 mom. i den

gällande lagen. Övriga omständigheter förutsätter en individuell prövning och granskning, men i princip ska skadan ha orsakats helt eller delvis av andra orsaker än förarens förfarande. Med övriga omständigheter som påverkat skadan avses i princip situationer där skadan har orsakats av något annat fordon, såsom ett fordon som överraskande kör fram i en korsning bakom en triangel som anger väjningsskyldighet. En annan motsvarande omständighet föreligger när en skada orsakas t.ex. av ett älgdjur som plötsligt kommer framför fordonet på körbanan. Däremot ska exceptionellt svåra trafikförhållanden, såsom t.ex. plötslig halka på vägytan, dimma eller motsvarande väderfenomen i princip inte anses utgöra sådana övriga omständigheter som påverkat skadan, eftersom det av fordonets förare i dessa situationer även annars kan förutsättas särskild omsorg och försiktighet.

I 2 mom. ska det föreskrivas om situationer där det ska bedömas hur alkohol eller andra berusningsmedel inverkar på ersättningen när alkoholhalten i blodet är minst 0,5 promille eller 0,22 milligram alkohol per liter i utandningsluften. Jämfört med 7 § 5 mom. i den gällande lagen ska lagen ändras så att inverkan på ersättningarna av alkoholhalten i blodet eller utandningsluften ska vara enhetlig med rekvisitet för rattfylleri enligt 23 kap. 32 § 1 mom. i strafflagen. Detta motsvarar rådande ersättningspraxis, trots att den gällande lagen även möjliggör att ersättningen också nedsätts när alkoholhalten i blodet stannar under ovan nämnda gräns. På samma sätt som för närvarande ska avdrag kunna göras i ersättningar i situationer som avses i momentet. Graden av rattfylleri, dvs. alkoholhaltens mängd i blodet eller utandningsluften ska beaktas när avdragets storlek bedöms.

I 3 mom. ska det föreskrivas liksom ovan i 47 § 2 mom. att i paragrafen avsedda avdrag inte ska göras i rehabiliteringsersättningar. Om ersättning förvägras helt, ersätts heller ingen rehabilitering.

49 §. Ersättning för skada när den skadelidande befunnit sig i ett fordon som tagits i bruk olovligt. I paragrafen ska föreskrivas om situationer där en skadelidande som är förare eller passagerare av ett fordon när skadan inträffade befann sig i ett fordon som tagits i bruk olovligt och försäkringsbolaget kan visa att den skadelidande visste om detta. Ersättning ska då kunna erläggas endast av särskilda skäl. Ett särskilt skäl kunde t.ex. vara en skademekanism som inte berodde på föraren, såsom kollision med en älg som sprang fram på körbanan. Bestämmelsens ordalydelse ska ändras i fråga om bevisbördan och i fråga om begreppet stöld så att den mer exakt än för närvarande motsvarar ordalydelsen i artikel 13.2 i direktivet. Också definitionen på olovligt bruk ska preciseras så att den mer exakt än för närvarande uppfyller stöld av fordon enligt direktivet. Med olovligt bruk av fordon ska avses gärningar som kriminaliseras i 28 kap. 9 a—9 c § i strafflagen (39/1889). Dessa gärningar är bruksstöld av motordrivet fortkaffningsmedel, grov bruksstöld av motordrivet fortkaffningsmedel och lindrig bruksstöld av motordrivet fortkaffningsmedel. Ovan nämnda ändringar minskar i någon mån tillämpningsområdet för bestämmelsen. Konsekvenserna av ändringen är dock obetydliga, eftersom tolkningspraxis i fråga om tillämpningen av den gällande bestämmelsen har varit strikt. Till övriga delar motsvarar bestämmelsen 7 § 3 mom. i den gällande lagen.

50 §. Otillräknelighet och nödläge. Bestämmelsen motsvarar delvis till sitt innehåll 36 § i lagen om försäkringsavtal, vilken också har tillämpats på trafikförsäkring. Eftersom 36 § i lagen om försäkringsavtal av författningstekniska skäl inte till alla delar kan tillämpas i fråga om trafikförsäkring, föreslås att det i trafikförsäkringslagen införs en ny bestämmelse om hur otillräknelighet och nödläge påverkar ersättningarna. I paragrafen ska det föreskrivas att försäkringsgivaren får att befrias från ansvar eller för att begränsa ansvaret inte får åberopa bestämmelserna i 47–49 §, när det är fråga om en person som inte fyllt 12 år eller en otillräknelig person. Med en otillräknelig person avses en person som när skadan uppstod befann sig i ett sådant sinnestillstånd att han eller hon inte skulle ha kunnat dömas till straff för brott. Däremot när det gäller nedsatt tillräkneliga personer, varmed avses personer vars sinnestillstånd vid

tidpunkten för skadan var sådan, att personen inte skulle kunna dömas till fullt straff för brott, ska ovan nämnda bestämmelser dock kunna åberopas. Med nödtillstånd avses att någon handlar för att förhindra skada på en person eller egendom i sådana omständigheter att försummelser eller åtgärden var försvarbar.

51 §. *Fördelning av ansvaret mellan försäkringsbolag.* I paragrafen ska föreskrivas om fördelning av ersättningsansvaret mellan olika försäkringsbolag i sådana situationer där två eller flera fordon med trafikförsäkring i olika försäkringsbolag varit delaktiga i en trafikskada. Då kan för den skadelidande med stöd av bestämmelserna om ersättning för trafikskador i 3 kap. uppstå rätt att rikta anspråk mot flera försäkringsbolag eller mot ett enda bolag utifrån flera försäkringar. I paragrafen ska föreskrivas att bolagen i ovan beskrivna situation ska vara solidariskt ansvariga för betalning av ersättning till den skadelidande. Sålunda kan den skadelidande yrka på full ersättning av vilket av bolagen som helst. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 14 § i den gällande lagen.

Mellan försäkringsbolagen fördelar sig ansvaret på olika sätt beroende på om ersättningsansvaret är strikt eller om det från fordonets sida grundar sig på en ansvarsgrund enligt 33 §, dvs. på vållande hos föraren eller passageraren, framförande av fordonet i strid med trafikreglerna, fordonets bristfälliga skick eller felaktig lastning av fordonet. Om ansvarsgrunden mellan alla bolag är strikt ansvar, ska ansvaret fördelas mellan bolagen på ett skäligt sätt med beaktande av alla faktorer som orsakat skadan. Förfarandet är detsamma om det i fråga om alla fordon som är delaktiga i skadefallet kan påvisas oaktsamhet eller någon annan ansvarsgrund enligt 33 §. Om däremot ansvarsgrunden endast kan påvisas för ett visst fordon som är delaktigt i skadefallet, ska bara det försäkringsbolag som beviljat trafikförsäkring till detta fordon svara för ersättningen. Ersättningar ska således inte slutgiltigt betalas från försäkringen för ett sådant fordon, vars ansvar i förhållande till den skadelidande enbart har grundat sig på strikt ansvar. Om ersättning skulle ha betalats från en sådan försäkring till den skadelidande, ska försäkringsbolaget ha rätt att kräva den ersättning som den har betalat av varje annat försäkringsbolag som beviljat försäkring i förhållande till hur ersättningsansvaret med stöd av denna paragraf fördelar sig mellan försäkringarna.

52 §. *Fördelning av ansvaret mellan trafikförsäkringen och lagen om ansvar i spårtrafik.* I paragrafen ska föreskrivas om ansvarsfördelningen mellan den som är ansvarig med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik och trafikförsäkringsbolaget när skadan ska ersättas enligt båda lagarna. Då ska ansvaret fördelas enligt vad som är skäligt med beaktande av den oaktsamhet som framgått och andra faktorer som orsakat skadan. Om skadan dock enbart skulle ha orsakats till följd av en omständighet som nämns i 33 § 1 mom. i denna lag eller i 5 § lagen om ansvar i spårtrafik, ska ersättningen i dess helhet betalas av den part som orsakat skadan. Om ett trafikförsäkringsbolag har betalat ett skadestånd som överstiger dess egen andel, ska bolaget enligt 2 mom. ha rätt att av den som är ersättningskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik erhålla den del som bolaget erlagt för dennes del. Paragrafen motsvarar 20 a § i den gällande lagen.

4 kap. **Ersättning för sjukvård som ges i Finland**

53 §. *Förutsättningar för ersättning för sjukvård.* Enligt 5 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten i skadeståndslagen har den som drabbats av en personskada rätt till ersättning för behövlighetsjukvårdskostnader och andra behövliga utgifter. I enlighet med den hänvisningsbestämmelse som föreslås i 34 § i trafikförsäkringslagen ska ovan nämnda bestämmelse i skadeståndslagen också tillämpas på trafikförsäkring, om inte något annat föreskrivs i skadeståndslagen. I paragrafen ska för klarhetens skull föreskrivas mer exakt än i skadeståndslagens bestämmelse om ersättning för sådan sjukvård som behövs med anledning av en skada och som getts i Finland genom att uttryckligen hänvisa till lagstiftningen om hälso- och sjukvården. Genom bestäm-

melsen ska dock ersättning för sjukvårdskostnader inte utvidgas i förhållande till skadeståndslagen. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll bestämmelsen i 6 § 1 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen.

Sjukvård ges i Finland både som den offentliga sjukvårdens och den privata sjukvårdens tjänster. Bestämmelser om sådana tjänster ingår i folkhälsolagen (66/1972), lagen om specialiserad sjukvård (1062/1989), hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010) lagen om privat hälso- och sjukvård (152/1990) och lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994). Enligt paragrafen ska ersättning betalas för sådan sjukvård som getts med stöd av ovan nämnda lagar. De försäkringsbolag som bedriver försäkring enligt den föreslagna lagen ordnar inte sjukvård, utan de ersätter endast kostnaderna för sjukvården.

Om sjukvården ges utomlands, ska bestämmelserna i 4 kap. inte tillämpas. Innehållet i och kostnaderna för vård som ges utomlands varierar beroende på mållandet, och ersättning för kostnader för sjukvård kan i dessa situationer i allmänhet lösas först efter avslutad vård, när det står klart vilka vårdåtgärder som behövts och hur mycket de kostat. Om en skada inträffat utomlands, är den lag som ska på skadeersättning ofta tillämpas någon annan än finsk lag.

54 §. Ersättning för sjukvård som ges inom den offentliga hälso- och sjukvården. I paragrafen ska föreskrivas om ersättning till den skadelidande för kostnader för behövligsjukvård på grund av skada, när vården getts som en tjänst inom den offentliga hälso- och sjukvården. Den skadelidande ska få ersättning för den klientavgift som fastställs för honom eller henne enligt lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/1992), klientavgiftslagen. Till sitt innehåll ska 1 mom. motsvara första meningen i 6 b § 1 mom. i den gällande lagen.

I 2 mom., som inte har någon motsvarighet i den gällande lagen, ska det föreskrivas om ersättning för kostnader som orsakas den skadelidande för användning av en servicesedel enligt lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården (569/2009). Om den skadelidande har getts en servicesedel för vård, tas ingen klientavgift ut av honom eller henne. Däremot kan han eller hon bli tvungen att betala den självrisk som avses i 3 § 4 punkten i lagen om servicesedlar, dvs. den andel av priset på en tjänst hos en privat serviceproducent som inte blir täckt av värdet på den servicesedel som en kommun beviljat. Enligt momentet ska ersättning utgå för denna självriskandel till den skadelidande.

55 §. Kommunens eller samkommunens rätt till fullkostnadsavgift. I paragrafen ska föreskrivas om skyldighet för försäkringsbolaget att betala fullkostnadsavgift till kommunen eller samkommunen för ersättningsgill sjukvård som getts inom den offentliga hälso- och sjukvården. Bestämmelsen ska i huvudsak motsvara vad som föreskrivs om saken i 6 b § 1 och 6 mom. i den gällande lagen samt i 13 a § i klientavgiftslagen, vilken nu föreslås bli upphävd.

Enligt 1 mom. är en förutsättning för betalning av fullkostnadsavgift att den skadelidande har rätt till ersättning för den vård han eller hon har fått. Försäkringsbolagets skyldighet att betala fullkostnadsavgift följer således av att det utifrån en skada enligt denna lag för bolaget uppstått en lagstadgad skyldighet att betala ersättning för vården i fråga till den skadelidande. Ett försäkringsbolag kan fatta beslut om betalning av fullkostnadsavgift först efter det att den skadelidandes rätt till ersättning för sjukvård har avgjorts. Om man blir tvungen att sänka ersättningen t.ex. på grund av den skadelidandes medverkan, reduceras också kommunens rätt till fullkostnadsavgift i motsvarande grad. Dessutom ska det förutsättas att enheten inom den offentliga hälso- och sjukvården har uppfyllt den anmälningsplikt som följer av föreslagna 56 §.

Enligt 2 mom. ska fullkostnadsavgift inte betalas för långvarig anstaltsvård. Dessutom fastställs där vad som avses med långvarig anstaltsvård.

RP 123/2015 rd

Enligt 3 mom. ska fullkostnadsavgiften vara lika stor som ansvaret hos en patients hemkommun för kostnader för vård enligt 58 § i hälso- och sjukvårdslagen. Bestämmelsen ska till denna del motsvara 13 a § 2 mom. i den gällande klientavgiftslagen, vilken nu föreslås bli upphävd. Den nämnda bestämmelsen i klientavgiftslagen har preciserats genom att beakta situationer där det för vård har getts en i 54 § 2 mom. avsedd servicesedel, varvid fullkostnadsavgiften enligt momentet ska vara lika stor som servicesedelns värde.

Enligt 4 mom. ska försäkringsbolaget ge kommunen ett beslut om fullkostnadsavgiften, om det är fråga om storleken på en fullkostnadsavgift som ska betalas på basis av ersättningsgill vård och försäkringsbolaget betalar en mindre summa än den som krävts, eller avgiften har avslagits på den grunden att kommunen eller samkommunen inte har uppfyllt sin anmälningsskyldighet enligt 56 §. Beslut om avgift ska också avges om kommunen eller samkommunen särskilt begär det av försäkringsbolaget. Ett beslut ska ges på detta sätt i situationer där vården med stöd av trafikförsäkringslagen är ersättningsgill och kommunen enligt vad som nedan i 80 § föreskrivs har rätt att söka ändring.

Kommunens och samkommunens rätt till fullkostnadsavgift uppstår alltid genom den skadelidandes rätt till ersättning. Om den vård som getts en skadelidande inte är ersättningsgill enligt trafikförsäkringslagen, ska kommunen och samkommunen inte meddelas beslut avseende fullkostnadsavgift för vården, eftersom kommunen och samkommunen inte har besvärsmålsrätt i ärenden som gäller rätt till ersättning. Försäkringsbolaget ska dock underrätta kommunen eller samkommunen om saken på annat sätt, t.ex. per brev. Om försäkringsbolaget anser att vården endast delvis är ersättningsgill, kan fullkostnadsavgift betalas till kommunen eller samkommunen till den del i fråga om vilken rätt till ersättning föreligger, trots att det beslut som meddelats den skadelidande i ärendet ännu inte vunnit laga kraft.

56 §. *Anmälningsskyldighet hos verksamhetsenheter inom den offentliga hälso- och sjukvården.* I paragrafen ska föreskrivas om anmälningsskyldighet hos enheter inom den offentliga hälso- och sjukvården som förutsättning för att få fullkostnadsavgift. Om anmälningar enligt denna paragraf inte har gjorts, har kommunen eller samkommunen enligt 55 § 1 mom. i den föreslagna lagen inte rätt till fullkostnadsavgift. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak bestämmelserna i 6 a § 3 mom., 6 b § 3 och 5 mom. i den gällande lagen samt i 13 b § i klientavgiftslagen, vilken nu föreslås bli upphävd.

I 1 mom. ska föreskrivas om de uppgifter som en verksamhetsenhet inom den offentliga hälso- och sjukvården ska lämna för varje vårdbesök för att få fullkostnadsavgift. Försäkringsbolaget kan inte avgöra frågan om ersättning när det gäller vården, om den inte har tillgång till anteckningar om den skadelidandes vårdbesök. Verksamhetsenheterna inom hälso- och sjukvården inför anteckningar i journalhandlingarna enligt lagen om patientens ställning och rättigheter (785/1992). Därför föreslås det att det ska föreskrivas att hälso- och sjukvårdens verksamhetsenheter ska lämna anteckningarna om vårdbesöket till försäkringsbolaget. När uppgifterna har skickats och försäkringsbolaget har avgjort att det är fråga om ett skadefall som ersätts och sjukvård som ersätts, betalas till kommunen eller samkommunen en fullkostnadsavgift för vården i fråga. Uppgifterna ska enligt momentet utan dröjsmål lämnas efter att den skadelidande har sökt vård. Dessutom ska till försäkringsbolaget uppges identifieringsuppgifter för det fordon som orsakat skadorna såvida verksamhetsenheten inom den offentliga hälso- och sjukvården kan få uppgifterna från den skadelidande. Identifiering sker i huvudsak utifrån fordonets registreringsnummer.

I 2 mom. ska föreskrivas om anmälningsskyldighet vid s.k. fortsatt vård och om tidsfristen för den. Över de åtgärder som ska ingå i planen enligt 4 a § i lagen om patientens ställning och rättigheter ska till försäkringsbolaget skickas en plan senast fyra vardagar efter den dag anteckningarna om planen ska införas i journalhandlingarna. Enligt 8 § 1 mom. i social- och hälsovårds-

RP 123/2015 rd

ministeriets förordning om journalhandlingar ska journalhandlingsanteckning göras senast fem dygn efter att patienten avlägsnar sig från mottagningen eller efter att servicehändelsen i övrigt avslutas. I sådan s.k. fortsatt vård kan försäkringsbolaget ge en betalningsförbindelse enligt 57 § till en vårdplats som försäkringsbolaget väljer.

Bestämmelsen i 2 mom. ska tillämpas åtgärdsspecifikt, dvs. om det i den plan som gäller undersökning, vård eller medicinsk rehabilitering ingår olika åtgärder ska uppfyllandet av anmälningsplikten bedömas åtgärdsspecifikt. Försummelse av anmälningsplikten i fråga om åtgärderna i det begynnande skedet ska således inte hindra betalning av fullkostnadsavgift för de åtgärder som ingår i planen och som först vidtas senare så att försäkringsbolaget ännu beträffande dem har möjlighet att ge en betalningsförbindelse. Vid stora olyckor, sjukdomsepidemier eller andra jämförbara force majeure-situationer ska anmälan göras genast när hindret har upphört. Force majeure kan t.ex. vara en oförutsedd och tillfällig otillräcklighet av resurser inom hälso- och sjukvården beroende på en omfattande infektionsepidemi eller stridsåtgärder, men inte permanent eller tillfällig brist på läkare och vårdpersonal i normala situationer.

Också i köptjänstprocesser är det alltid kommunen som har anmälningsplikt. Kommunen och den som tillhandahåller köptjänster kan dock komma överens om att den som tillhandahåller köptjänster gör en anmälan på kommunens vägnar. Kommunen ska till försäkringsbolaget anmäla användning av köptjänster eller servicesedlar på samma gång som den gör en anmälan om den plan som avses i 2 mom. Kommunen ska göra en anmälan om vårdbeslutet i så god tid att försäkringsbolaget i praktiken har möjlighet att erbjuda en alternativ vårdplats innan vården inleds. Däremot finns det inga grunder för fastställande av en väntetid för användning av försäkringsbolagets hänvisningsrätt, eftersom detta kunde leda till att vården fördröjs. I fall av försummelse innehas sista handsansvaret av kommunen. Fakturan ska alltid komma från kommunen eller samkommunen och försäkringsbolaget saknar rätt att betala fullkostnadsavgift till den som tillhandahåller köptjänsten.

I 3 mom. ska föreskrivas om de situationer där anmälningsplikt enligt 2 mom. inte föreligger. De åtgärder som uppräknas i bestämmelsen ska motsvara de åtgärder över vilka en verksamhetsenhet inom den offentliga hälso- och sjukvården med stöd av 6 a § 3 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen och 13 b § 1 mom. i klientavgiftslagen inte behöver göra en anmälan till försäkringsbolaget för att få fullkostnadsavgift. Dessa åtgärder är brådskande sjukvård eller läkarbesök och mindre undersöknings- och vårdåtgärder som utförts i samband med dem. Med brådskande sjukvård ska avses bedömning av behovet av omedelbar vård och vård som inte kan uppskjutas utan att skadan väsentligen förvärras. Omedelbart behov av vård betyder bedömning av den vård som behöver ges i samband med samma första vårdbesök. Såsom vård som inte kan uppskjutas anses inte vård som enligt de medicinska kriterier som iakttas inom den offentliga hälso- och sjukvården också kan ges senare än i samband med det första vårdbesöket utan att uppskovet skulle orsaka väsentlig försämring av vårdens slutresultat.

Bedömningen av behov av brådskande vård kan inbegripa olika undersökningsåtgärder. Sådana är bl.a. röntgen-, ultraljuds-, och magnetfotografering samt endoskopi av en led. Huruvida åtgärderna hör till brådskande vård bedöms enligt medicinska kriterier beroende på skadans svårighetsgrad. De åtgärder som föreskrivs i 3 mom. ska dock omfattas av den anmälningsplikt som anges i 1 mom., dvs. försäkringsbolaget kan inte heller i fråga om dessa åtgärder betala fullkostnadsavgift innan verksamhetsenheten har uppfyllt sin anmälningsplikt.

Om en verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården inte känner till det försäkringsbolag där ägaren eller innehavaren av det fordon som orsakat skadan har försäkrat fordonet, ska de anmälningar och uppgifter som avses i denna paragraf enligt 4 mom. skickas till Trafikförsäkringscentralen.

57 §. *Rätt hos försäkringsbolaget att hänvisa den skadelidande till en vårdplats.* I paragrafen ska föreskrivas om försäkringsbolagets rätt att genom en betalningsförbindelse hänvisa den skadelidande till en vårdplats som försäkringsbolaget har valt, när det är fråga om s.k. fortsatt vård som tillhandahålls inom den offentliga sektorn. Bestämmelser om hänvisning av en skadelidande som vårdas inom den privata sektorn till en vårdplats som försäkringsbolaget väljer ska ingå i 59 §. Syftet med försäkringsbolagets hänvisningsrätt är att påskynda tillträde till vård och återgång till arbete samt att sålunda också minska ersättningskostnaderna.

Enligt 1 mom. ska hänvisningsrätten gälla s.k. fortsatt vård, dvs. endast de åtgärder i fråga om vilka verksamhetsenheterna inom den offentliga hälso- och sjukvården har anmälningsskyldighet enligt 56 § 2 mom. Sålunda kan en betalningsförbindelse inte ges för i 56 § 3 mom. avsedd brådskande sjukvård eller mindre vårdåtgärder. Enligt momentet ska vårdplatsen vara sådan där den skadelidande får den vård som den skada som ska ersättas kräver. Detta innebär att vården ska uppfylla de kriterier som uppställs för all sjukvård som ska ersättas, dvs. vården ska grunda sig på utvärderade medicinska bevis och på god vårdpraxis och goda förfaranden. Vid val av vårdplats kan försäkringsbolaget beakta t.ex. vårdplatsens avstånd från boningsorten. För att få ersättning är den skadelidande skyldig att ta emot sådan nödvändig vård som sannolikt förbättrar hans eller hennes arbets- eller funktionsförmåga. Försäkringsbolagets hänvisningsrätt begränsar dock inte den skadelidandes självbestämmanderätt vid val av vård och vårdplats.

Försäkringsbolagets rätt att erbjuda annan vård påverkar inte den offentliga sektorns skyldighet att ordna vård för den skadelidande på samma grunder som för andra patienter. En verksamhetsenhet inom den offentliga hälso- och sjukvården kan inte bli och vänta om försäkringsbolaget ger en betalningsförbindelse, utan vården måste ges inom den tid som vårdbehovets brådskande natur förutsätter.

Enligt 2 mom. ska försäkringsbolaget avge beslutet om betalningsförbindelse utan dröjsmål till den skadelidande och meddela om saken till den verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården som gjort anmälan och till den verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården, till vilken den skadelidande har överförs eller enligt anmälan avses bli överförd. Om en kommun har ordnat vårdtjänsten genom att köpa den från en privat producent av hälso- och sjukvårdstjänster, ska anmälan alltid göras till den enhet inom den offentliga hälso- och sjukvården som har gjort anmälan om vårdplanen, om inte den nämnda enheten har uppgett något annat till försäkringsbolaget.

I 3 mom. ska föreskrivas att en fullkostnadsavgift inte betalas om vården har getts inom den offentliga hälso- och sjukvården, trots att försäkringsbolaget hänvisat den skadelidande genom en betalningsförbindelse till den privata hälso- och sjukvården. Den skadelidande får då ersättning för klientavgiften enligt klientavgiftslagen.

58 §. *Ersättning för kostnader för sjukvård utan betalningsförbindelse inom den privata hälso- och sjukvården.* I 1 mom. ska föreskrivas om sådan sjukvård som utan betalningsförbindelse från försäkringsbolaget getts inom den privata hälso- och sjukvården och som ska ersättas till den skadelidande. Ingen betalningsförbindelse behövs när det är fråga om brådskande sjukvård eller ett enskilt läkarbesök och om röntgenundersökning, ultraljudsundersökning, förläggning av bandage på sår och annan därmed jämförbar smärre undersöknings- och vårdåtgärd som utförts i samband med det besöket. Enligt bestämmelsen ska med brådskande vård avses bedömning av behovet av omedelbar vård och vård som inte kan uppskjutas utan att skadan väsentligen förvärras. Bestämmelsen ska motsvara bestämmelsen i 56 § 3 mom. som gäller offentlig hälso- och sjukvård. På motsvarande sätt ska de åtgärder som uppräknas i bestämmelsen motsvara de åtgärder inom den privata hälso- och sjukvården som med stöd av 6 a § 3 mom. i den gällande lagen ersätts utan betalningsförbindelse.

I 2 mom. ska det föreskrivas om skyldighet hos tjänsteleverantörer inom den privata hälso- och sjukvården att trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar i rätten att få uppgifter lämna försäkringsbolaget de uppgifter som avses i 12 § i lagen om patientens ställning och rättigheter om det vårdbesök som avses i 1 mom. Dessa uppgifter är nödvändiga för att avgöra ersättningsärendet. I den gällande lagen ingår ingen motsvarande bestämmelse, utan det är den skadelidande ansvarar för att vårduppgifterna skickas, trots att uppgifterna i praktiken oftast skickas direkt från vårdstället till försäkringsbolaget med patientens samtycke. I praktiken sköts också faktureringen i allmänhet mellan försäkringsbolaget och vårdplatsen. En skyldighet att lämna vårduppgifter för aktörer inom den privata hälso- och sjukvården klarlägger till denna del situationen och gör att den bättre motsvarar det praktiska förfaringsättet.

59 §. Ersättning för kostnader för sådan sjukvård inom den privata hälso- och sjukvården som förutsätter en betalningsförbindelse. Enligt 1 mom. förutsätter ersättning för de kostnader som orsakats den skadelidande av annan än i 58 § avsedd vård som getts inom privat hälso- och sjukvård att försäkringsbolaget har gett den skadelidande en betalningsförbindelse för vården. Försäkringsbolaget har rätt att genom en betalningsförbindelse hänvisa den skadelidande till en vårdplats som bolaget väljer. Vårdplatsen ska vara sådan där den skadelidande får den vård som den skada som ska ersättas förutsätter. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 a § 2 mom. i den gällande lagen.

Om vård som avses i 1 mom. ges någon annanstans än på den vårdplats som anges i betalningsförbindelsen eller om försäkringsbolaget inte har gett en betalningsförbindelse enligt 1 mom. ersätts för vården enligt 2 mom. till den skadelidande högst den klientavgift som den skadelidande enligt klientavgiftslagen själv skulle ha varit tvungen att betala för motsvarande vård inom den offentliga hälso- och sjukvården. Bestämmelsen motsvarar 6 b § 4 mom. i den gällande lagen, utökad med en precisering att bestämmelsen också gäller situationer där en betalningsförbindelse inte alls har getts.

En vårdenhet inom hälso- och sjukvården som ger vård såsom privat hälso- och sjukvård ska enligt 3 mom. underrätta den skadelidande som söker sig till vård innan vården börjar om att en betalningsförbindelse behövs samt skicka till försäkringsbolaget tillsammans med begäran om betalningsförbindelse samt en vårdplan enligt 4 a § i lagen om patientens ställning och rättigheter. Bestämmelsen motsvarar nuvarande praxis, eftersom det i partnerskapsavtal mellan försäkringsbolagen och vårdanstalterna i allmänhet förutsätts att vårdanstalten underrättar den skadelidande om att en betalningsförbindelse är nödvändig.

5 kap. **Ersättningsförfarandet och regressrätt**

60 §. Framläggande av ersättningsanspråk. I 1 mom. ska på motsvarande sätt som i 11 a § i trafikförsäkringslagen och i artikel 18 i direktivet konstateras att den skadelidande har direkt talerätt mot försäkringsbolaget. Den skadelidande behöver sålunda inte för att få ersättning rikta yrkanden först mot den som orsakat skadan, vilket är huvudregeln i fråga om frivilliga ansvarsförsäkringar.

I 2 mom. ska först konstateras huvudregeln, enligt vilken ersättningsanspråket för en trafikskada först ska framläggas till det försäkringsbolaget som sannolikt bärersättningsansvar för skadan, dvs. i praktiken ska anspråket först framläggas till försäkringsbolaget för det fordon som orsakat skadan. Med avvikelse från denna huvudregel ska dock den som lidit en personskada alltid kunna kräva ersättning av det försäkringsbolag som försäkrat det fordon i vilket han eller hon befann sig när skadan inträffade. Så är fallet t.ex. när flera fordon är delaktiga i ett skadefall och fördelningen av ansvaret mellan de försäkringar som beviljats för dessa fordon är oklar. Ett annat undantag ska gälla andra personer som lidit en personskada än fordonsförare eller passagerare, såsom fotgängare eller andra utomstående som i samband med

skadefallet har skadats. Sådana personer ska dock kunna framlägga sitt ersättningsanspråk till vilket som helst av de försäkringsbolag som försäkrat ett i trafikskadan delaktigt fordon.

Syftet med 2 mom. är att styra ersättningsanspråken för behandling i det försäkringsbolag som sannolikt ansvarar för skadorna samt att säkerställa att utbetalning av ersättning till skadelidande inte fördröjs av den orsaken att fördelningen av ersättningsansvaret mellan försäkringsbolagen är oklar. I den gällande lagen ingår inte någon motsvarande bestämmelse, men i praktiken har försäkringsbolagen av hävd handlat på det nu föreslagna sättet.

Trots att det skulle vara oklart vilket försäkringsbolag som har det slutliga ersättningsansvaret för en skada, ska det försäkringsbolag som fastställs enligt paragrafen vara skyldigt att betala ersättningarna till den skadelidande. Den slutliga ansvarsfördelningen mellan bolagen ska klarläggas i enlighet med 51 §. Det bolag som enligt denna paragraf ansvarar för skadan i det begynnande skedet ska utifrån sin regressrätt vara berättigat att söka ersättningar som det redan betalat av det försäkringsbolag som har det slutliga ersättningsansvaret.

Ett ersättningsärende blir anhängigt när uppgift om skadefallet har kommit till försäkringsbolaget. Ett ersättningsärende kan bli anhängigt genom en skadeanmälan som försäkringstagaren eller den skadelidande gör, eller t.ex. genom en anmälan som en sjukvårdsenhet skickar om att den har inlett vård. Om ett försäkringsbolag anser att det inte på det sätt som föreslås i paragrafen ansvarar för behandlingen av ett ersättningsärende, ska det utifrån 21 § i förvaltningslagen, vilken tillämpas på behandlingen av trafikförsäkringsärenden, utan dröjsmål överföra ersättningsanspråket till det försäkringsbolag som sannolikt ansvarar för det och underrätta den som framlägger ersättningsanspråket om överföringen. Ett försäkringsbolag ska sålunda ha möjlighet att inte inleda ersättningsbehandlingen i situationer där det utifrån den paragraf som nu föreslås är klart att det inte är skyldigt att behandla ersättningsärendet.

61 §. Tidsfrist för ersättningsanspråk samt preskription. Enligt 1 mom. ska ersättningsanspråk som grundar sig på en trafikskada framläggas till försäkringsbolaget inom tre år från det att den person som söker ersättning har fått uppgift om skadefallet, dvs. trafikolyckan, och om de skadepåföljder som skadefallet har orsakat. Som en ändring jämfört med 11 § i den gällande lagen föreslås att ett ersättningsanspråk dock alltid ska framläggas senast inom 10 år efter det att skadepåföljden uppkommit.

Det är möjligt att följderna av en personskada framkommer först en lång tid efter skadefallet. Den skadelidande kan t.ex. i en trafikskada ha fått en ledskada som i det begynnande skedet inte krävde betydande vårdåtgärder. Om det t.ex. till följd av en skada i en led först många år senare uppstår posttraumatisk artros som förutsätter vård, börjar tidsfristen i detta fall löpa från det att den skadelidande har fått uppgift om den diagnostiserade artrosen och om dess orsakssamband med trafikskadefallet. Ersättningsyrkandet ska således inte kunna preskriberas innan följderna av skadan har uppstått.

Enligt 2 mom. ska ersättningsanspråket innehålla den skadelidandes namn, adress samt tillräckligt individualiserade uppgifter om trafikskadan, såsom uppgifter om tidpunkten för skadan och platsen där den inträffade. I paragrafen ska för klarhetens skull konstateras att framläggande av ersättningsanspråk ska jämföras med lämnande av en anmälan om ett skadefall. Ett ersättningsanspråk eller en anmälan om ett skadefall kan oftast också framläggas muntligen, t.ex. per telefon, under förutsättning att den som lämnar anmälan kan identifieras på ett tillförlitligt sätt. I enlighet med 42 § i förvaltningslagen ska uppgifter om muntligt framlagda anspråk och utredningar som kan påverka avgörandet av ärendet antecknas eller på annat sätt registreras. När anmälningar tas emot ska dessutom identiteten på den som lämnar anmälan säkerställas på behövligt sätt. En skadeanmälan kan också göras av någon annan än den skade-

lidande under förutsättning att anmälan har individualiserats så att försäkringsbolaget utifrån den kan inleda behandlingen av ersättningsärendet.

Om något ersättningsanspråk inte läggs fram inom den i 1 mom. utsatta tiden, förlorar enligt 3 mom. den som söker ersättning sin rätt därtill. När tidsfristen överskrids ska den som söker ersättning slutgiltigt förlora sin rätt till ersättning. Bestämmelsen ska endast gälla den tid för framläggande av anspråket som anges i 1 mom. och ska sålunda inte förutsätta att ersättningsanspråket ska ha innehållit de saker som ingår i sista meningen i 1 mom. Ersättningsanspråket kan enligt 1 mom. prövas också efter den föreskrivna tiden, om det finns särskilt vägande skäl för det. Särskilt vägande skäl föreligger t.ex. när en skada som uppstått i en trafikskada som barn orsakar arbetsoförmåga eller sjukvårdskostnader i vuxen ålder och skadans natur hindrar den skadelidande från att sköta ärendet, och barnets vårdnadshavare inte har framlagt ett ersättningsanspråk för trafikskadan inom den tid som anges i 1 mom. En orsak härtill kan vara att vårdnadshavaren orsakat trafikskadan, och detta har lett till att en intressekonflikt uppstått mellan vårdnadshavaren och den som står under vårdnad.

62 §. Tidsfrist för betalning av ersättning. Paragrafen ska komplettera vissa bestämmelser i förvaltningslagen och i lagen om försäkringsavtal, vilka försäkringsbolagen tillämpar vid ersättningsbehandlingen. I 1 mom. ska föreskrivas om den tidsfrist inom vilken försäkringsbolaget senast ska inleda utredningen av ärendet. Tidsfristen ska gälla både person- och saksador. Försäkringsbolaget ska inleda utredningen av ärendet utan dröjsmål och senast inom sju dagar från att ersättningsärendet blev anhängigt. Ersättningsärendet blir i regel anhängigt när skadeanmälan eller annan motsvarande uppgift om skadan har anlänt till försäkringsbolaget. Härigenom vill man påskynda meddelande av beslut i ersättningsärenden och förhindra att den tidsfrist som avses i paragrafen uppskjuts av den orsaken att försäkringsbolaget inte börjar utreda ärendet. Det att utredningen ska göras utan dröjsmål omfattar bl.a. att man, om möjligt, ska sträva efter att skaffa all behövlig utredning på samma gång. Dessutom ska försäkringsbolaget se till att ärendet i tillräcklig grad och på vederbörligt sätt blir utrett genom att inhämta de uppgifter och utredningar som behövs för avgörande av ärendet. Detta innebär att försäkringsbolaget ska utreda om det i det skadefall som har anmälts till bolaget är fråga om en ersättningsgill trafikskada och vilken ersättning den berättigar till. Utredningen kan dock fördröjas på grund av ett godtagbart hinder, såsom t.ex. att polisen måste utföra en förundersökning för att de omständigheter i vilka skadefallet inträffade ska bli klarlagda.

I 2 mom. ska det föreskrivas om den tidsfrist inom vilken ett beslut som gäller både person- och sakskada ska avges. På trafikförsäkring ska tillämpas 69 § i lagen om försäkringsavtal, där det föreskrivs om skyldighet hos den som söker ersättning att lämna utredning. Enligt paragrafen ska försäkringsbolaget utan dröjsmål och senast en månad efter att det har fått de handlingar, uppgifter och annan tillräcklig utredning som avses i 69 § i lagen om försäkringsavtal betala ut ersättning eller meddela att någon ersättning inte betalas. Med annan tillräcklig utredning avses bl.a. utredning som försäkringsbolaget skaffar på eget initiativ utifrån sin utredningsplikt enligt 1 mom., såsom att inhämta ett utomstående läkarutlåtande. Till inhämtande av tillräcklig utredning ska också höra att begära utlåtande av trafikskadenämnden enligt 66 § och tidsfristen ska börja först när tiden för utförande av dessa åtgärder har löpt ut.

Tidsfristen för meddelande av beslut vid personskador förkortas betydligt från den gällande tidsfristen på tre månader som indirekt framgår av 12 a § 1 mom. i den gällande lagen, där det föreskrivs om förhöjning av ersättning som betalas på fördröjd ersättning. Genom ändringen avser man påskynda behandlingen av personskador och avgivandet av beslut i försäkringsbolagen. Detta ska också förkorta den totala tid som behandlingen av ett ersättningsärende tar i anspråk när ändring har sökts i ett ersättningsärende. Däremot har man i fråga om ersättningar för sakskada tillämpat den tidsfrist på en månad som anges i 70 § 1 mom. i lagen om försäkringsavtal, och behandlingstiden för dessa skador ska sålunda inte ändras jämfört med nuläget.

Tidsfristen på en månad avviker till den skadelidandes fördel från den tidsfrist på tre månader som anges i artikel 24 i trafikförsäkringsdirektivet. Den i direktivet avsedda tidsfristen tillämpas dock fortfarande på skaderegleringsrepresentantens ansvar enligt 70 § och Trafikförsäkringscentralens ansvar enligt 71 § när behandlingen av ett ersättningsärende som ett försäkringsbolag eller skaderegleringsrepresentanten ansvarar för fördröjs.

I 3 mom. ska också föreskrivas om betalning av ersättning i det fall att ersättningsbeloppet är oklart och därmed inte ostridigt. Försäkringsbolaget ska då vara skyldigt att erlagga den ostridiga delen av ersättningen inom tidsfristen på en månad. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 70 § 4 mom. i lagen om försäkringsavtal.

I artikel 22 i direktivet föreskrivs en tidsfrist på tre månader och detta gäller situationer där ersättningsansvaret är oklart eller där skadornas omfattning inte helt har kunnat fastställas. I praktiken uppställer bestämmelsen en tidsfrist inom vilken försäkringsbolaget är skyldigt att anmäla den som ansökt om ersättning att ersättning ännu inte kan betalas utifrån den utredning som dittills har kommit in. Därför ska en ny bestämmelse om detta fogas till lagen.

I 4 mom. föreskrivs det om fall där försäkringsbolagets ansvar för trafikskadan är oklar eller ersättningsbelopp inte har kunnat fastställas. Detta kan t.ex. bero på att den skadelidande inte har tillställt ett uttalande som försäkringsbolaget bett eller att ärendet behandlas av trafikskadenämnden. Försäkringsbolaget ska då trots vad som föreskrivs i 2 mom. ge sitt motiverade svar inom tre månader från den dag då anspråket framställdes till försäkringsbolaget. Om ersättningsbelopp är bara till dels oklart skall försäkringsbolaget betala ut den ostridiga delen inom i 2 mom. utsatt tid.

63 §. Meddelande och motivering av beslut. I paragrafen ska föreskrivas om meddelande och motivering av beslut. Försäkringsbolaget ska delge sitt beslut genom att skicka det till mottagaren till den adress som denne har uppgett. Således ska bevislig delgivning inte förutsättas. På elektronisk delgivning av beslut tillämpas lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet.

Bestämmelserna i 45 § i förvaltningslagen, där det bl.a. föreskrivs om skyldighet att motivera beslut och om situationer där motiveringen för ett beslut kan utelämnas, tillämpas också på beslut som försäkringsbolag meddelar med stöd av trafikförsäkringslagen. Motiveringen har betydelse i synnerhet när det i ett ärende som gäller personskador meddelas ett delvis eller helt negativt beslut. Försäkringsbolagets skyldighet att motivera beslutet vid personskador framhävs ytterligare, om ett negativt beslut avviker från den läkares bedömning som har vårdat den skadelidande. Då ska i beslutet i synnerhet framföras motivering för de medicinska orsaks samband som föranleder att ersättningen förvägras helt eller delvis. Om ersättning förvägras med knapp motivering, kan det hos den skadelidande uppstå en uppfattning att inte alla uppgifter om hans eller hennes hälsotillstånd som han eller hon eller den vårdande läkaren skickat in på adekvat sätt har beaktats vid avgörandet av ersättningsärendet. Därför föreslås det att det till paragrafen ska fogas en specialbestämmelse på samma sätt som i de andra lagarna om lagstadgade försäkringar om att ersättningsbeslut som gäller personskador ska motiveras.

Enligt paragrafen ska i motiveringen till ett beslut som helt eller delvis förvägrar ersättning för personskador i synnerhet antecknas de medicinska faktorer som beslutet till viktigaste delar grundar sig på, såsom de omständigheter som mest inverkat på den medicinska bedömningen av ersättningsrätten, undersökningsfynd och de slutsatser som gjorts utifrån dem. Genom bestämmelsen strävar man efter att försäkringsbolagen klarare än för närvarande ska anteckna de medicinska faktorer som beslutet grundar sig på och den bedömning och de slutsatser som gjorts på grund av dem. Med hjälp av motiveringen kan den skadelidande bedöma om det lönar sig att söka ändring i beslutet. Den skadelidande kan lättare godkänna ett negativt beslut

om orsakerna till det klart framkommer från beslutets motivering. Välmotiverade beslut kan sålunda minska antalet ärenden som behandlas i besvärinstanser och nämnden.

64 §. Trafikskadenämnden. Trafikskadenämnden har enligt lagen om trafikskadenämnden i uppgift att främja enhetligheten i ersättningspraxis vid trafikskador genom att utfärda utlåtanden och tillämpningsrekommendationer i ersättningsärenden. Utöver frågor som gäller ersättning för skador i allmänhet och innehållet i och beloppet på ersättningar som ska betalas till de skadelidande omfattar dessa också frågor som gäller skuld och fördelning av ansvaret vid trafikolyckor. Trafikskadenämnden ska således vara behörig att behandla alla ersättningsärenden som hör till tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen. Däremot kan trafikskadenämnden inte utfärda rekommendation i frågor som gäller trafikförsäkring och tillämpning eller tolkning av trafikförsäkringsvillkor. I fråga om dessa kan försäkringstagaren föra ärendet till försäkringsnämnden eller en domstol för avgörande. I paragrafen ska det för klarhetens skull konstateras att bestämmelser om tillsättande av nämnden, dess medlemmar, förvaltning och om finansiering av dess verksamhet ska ingå i den nämnda lagen.

I propositionen ingår en lag om ändring av lagen om trafikskadenämnden. Trafikskadenämndens uppgifter som motsvarar bestämmelserna i 4 § 3 mom., 5 § 1 mom. och 6 § i den gällande lagen om trafikskadenämnden ska överföras till 64—66 § i trafikförsäkringslagen.

65 §. Rätt att begära utlåtande av trafikskadenämnden. Enligt 1 mom. får försäkringstagaren, den skadelidande och andra ersättningsberättigade, såsom t.ex. änkan till den skadelidande, begära utlåtande av trafikskadenämnden inom ett år från det att försäkringsbolaget gav sitt ersättningsbeslut. Bestämmelsen gäller s.k. kundinitierade framställningar om utlåtande. Förslaget motsvarar besvärstiden enligt 6 § 4 mom. i lagen om trafikskadenämnden.

I 2 mom. ska det konstateras att när en domstol redan avgett ett beslut som vunnit laga kraft i ett ärende, får den delen av ärendet som domstolen avgjort inte behandlas i nämnden.

Enligt 3 mom. får också försäkringsbolaget begära utlåtande av trafikskadenämnden innan ett ersättningsärende avgörs. Försäkringsbolaget får begära utlåtande också när det inte bedriver trafikförsäkring eller när det inte är försäkringsbolaget för ett fordon som varit delaktigt i skadefallet. Så är fallet t.ex. i de situationer där ett ansvarsförsäkringsbolag utreder om det är fråga om en eventuell trafikskada. I 66 § ska föreskrivas om de ersättningsärenden där försäkringsbolaget är skyldigt att begära utlåtande av nämnden. Utöver försäkringsbolag får också domstolar begära utlåtande av nämnden medan de behandlar ett ersättningsärende.

66 §. Skyldighet att begära utlåtande av trafikskadenämnden. I paragrafen ska föreskrivas om de ersättningsärenden där försäkringsbolaget är skyldigt att av trafikskadenämnden begära utlåtande innan det ger sitt besluts. Om dessa ärenden används av hävd begreppet underställningsärenden. För närvarande ingår bestämmelser om tvångsunderställda ärenden i 6 § i lagen om trafikskadenämnden. Syftet med förslaget är att trygga enhetligheten i ersättningspraxis mellan olika försäkringsbolag i fråga om ersättningsförmåner som betalas för personskador och som är de allra viktigaste för de skadelidande. Om ett ersättningsärende har avgjorts genom en domstols dom eller en ändringsnämnds beslut som vunnit laga kraft, ska försäkringsbolaget inte begära utlåtande. Av trafikskadenämnden ska utlåtande inte begäras t.ex. när begäran om utlåtande gäller ett regressanspråk som grundar sig på ett laga kraft vunnit ersättningsbeslut enligt lagen om olycksfallsförsäkring.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska försäkringsbolaget begära utlåtande av trafikskadenämnden när ärendet gäller fortlöpande ersättningar som betalas på grund av bestående inkomstbortfall eller dödsfall eller kapitalvärdet av den fortlöpande ersättning som betalas som engångsersättning i stället för sådan ersättning. Enligt punkt 2 ska utlåtande begäras också när ärendet gäller för-

höjning eller sänkning av en fortlöpande ersättning på grundvalen av 5 kap. 8 § i skadeståndslagen.

Dessutom ska försäkringsbolaget enligt punkt 3 begära utlåtande när det ämnar betala ersättning på grund av men, om skadan är svår. Med men avses på samma sätt som i nuläget sveda och värk och annat tillfälligt men samt bestående men. Tolkningen av vad som anses utgöra svår skada ska på samma sätt som i nuvarande praxis ske utifrån trafikskadenämndens rekommendationer. Enligt rekommendationerna ska utlåtande begäras av nämnden när skadeklassen för ett tillfälligt men är minst 4.

Enligt punkt 4 ska utlåtande också begäras när försäkringsbolaget ämnar korrigera ett felaktigt ersättningsbeslut till den berördes nackdel och den berörde inte ger sitt samtycke till korrigerings av felet. Utlåtande behöver dock inte begäras, om felet är uppenbart och det har orsakats av en parts eget förfarande eller om det är fråga om ett uppenbart skriv- eller räknefel. Den föreslagna punkten är ny. Föreslagna punkt 4 ska endast i fråga om förfarandet begränsa försäkringsbolagets rätt att korrigera felaktiga beslut som det har gett. Genom att föreskriva skyldighet för försäkringsbolagen att i ärendet begära nämndens utlåtande, kan den berördes rättskydd förbättras jämfört med nuläget, trots att nämndens rekommendation inte är rättsligt bindande gentemot bolaget. Eftersom trafikskadenämnden endast behandlar ersättningsärenden, föreslås det inte ändring i rättelseförfarandet för andra beslut som meddelas med stöd av trafikförsäkringslagen.

Om försäkringsbolagets beslut till nackdel för ersättningstagaren avviker från det utlåtande som trafikskadenämnden gett med stöd av 1 mom., ska enligt 2 mom. utlåtandet fogas till försäkringsbolagets beslut. Denna uppgift är viktig för ersättningstagaren, eftersom det kan påverka hans eller hennes bedömning av om han eller hon söker ändring i försäkringsbolagets beslut eller inte. Beslutet ska då också delges nämnden.

67 §. Fördröjd ersättning. I paragrafen ska föreskrivas om betalning av dröjsmålsförhöjningen och dröjsmålsräntan. Den nuvarande termen förhöjning av ersättning har ändrats till dröjsmålsförhöjning. Enligt 1 § 1 mom. 3 punkten tillämpas inte räntelagen (633/1982) på trafikförsäkring. Därför föreslås att det i trafikförsäkringslagen ska införas bestämmelser som motsvarar 12 a § i den gällande trafikförsäkringslagen om dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta, vilka ska betalas när betalning av ersättning har fördröjts, med undantag för bestämmelsen i 6 mom. om att social- och hälsovårdsministeriet vid behov utfärdar instruktioner till försäkringsbolagen om tillämpningen av denna paragraf.

När ersättning för personskada fördröjs ska enligt 1 mom. försäkringsbolaget betala den fördröjda ersättningen som förhöjd för dröjsmålstiden (dröjsmålsförhöjning). När ersättning för sakskada fördröjs, ska dröjsmålsränta betalas. En ersättning ska anses vara fördröjd när den inte har betalats inom den tidsfrist som anges i 62 och 70 §. Storleken på den dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta som ska betalas på fördröjd ersättning ska bestämmas enligt den räntefot som anges i 4 § 1 mom. i räntelagen. Bestämmelsen i 12 a § 4 mom. i den gällande lagen om att avvikelse från räntelagens bestämmelser dock inte kan göras till nackdel för den som är berättigad till dröjsmålsränta är onödig, eftersom det i 3 § i den nya trafikförsäkringslagen ska föreskrivas om att lagen är tvingande och eftersom det i den nya lagen direkt ska hänvisas till den räntefot som avses i räntelagen. I 1 mom. ska dessutom konstateras att skyldigheten att betala ersättningen förhöjd inte gäller prestationer, grundade på samordning eller regressrätt, mellan försäkrings- eller pensionsanstalter som bedriver lagstadgad försäkringsverksamhet.

I 2 mom. ska föreskrivas om tidpunkten för utbetalning av dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta. Dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta ska betalas från den dag då försäkringsbolaget enligt 62 och 70 § borde ha betalat ut ersättning. Om ett sådant utlåtande som förutsätts i 66§

ska begäras i ärendet av trafikskadenämnden, ska dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta dock först betalas från och med den dag då utlåtandet gavs. Om utredningen endast ska anses vara otillräcklig i fråga om ersättningsbeloppet, ska dock dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta betalas på det ersättningsbelopp som skäligen kan anses vara utrett. För en sådan ersättningspost som med stöd av ett och samma beslut ska betalas senare ska dock dröjsmålsförhöjningen räknas från förfallodagen.

Om det beror på den skadelidande att ersättning eller skadestånd inte har kunnat betalas ut i utsatt tid, är försäkringsbolaget enligt 3 mom. inte skyldigt att betala dröjsmålsförhöjning eller dröjsmålsränta för en längre tid än från den dag då försäkringsbolaget fått uppgift om att hindret upphörde. Om betalningen av ersättningen fördröjs till följd av en bestämmelse i lag eller på grund av avbrott i den allmänna samfärdseln eller i den allmänna betalningsrörelsen eller av annat liknande force majeure, är försäkringsbolaget inte skyldigt att betala dröjsmålsförhöjning eller dröjsmålsränta för dröjsmålet.

I 4 mom. ska föreskrivas att en dröjsmålsförhöjning eller dröjsmålsränta som understiger 7,28 euro inte utbetalas. Eftersom det inte föreligger grunder att försätta personer som får ersättning för personskada och personer som får ersättning för sakskada i olika ställning, ska bestämmelsen med avvikelse från den gällande lagen också gälla dröjsmålsränta. Beloppet ska justeras årligen med lönekoeficienten enligt 96 § i lagen om pension för arbetstagare, och det justerade eurobeloppet avrundas till närmaste tio cent.

68 §. Ersättningstagarens anmälningsplikt. Enligt paragrafen ska ersättningstagaren vara skyldig att utan dröjsmål och på eget initiativ anmäla om ändringar i de förhållanden som utgjort grunden när ersättning för personskada fastställdes. Bestämmelsen behövs för att det ska gå att säkerställa att ersättningsförmånen är lagenliga när ersättningstagarens livssituation och hälsotillstånd ändras. Anmälningsplikt ska endast föreligga om den anges i det ersättningsbeslut som försäkringsbolaget meddelar. Uppgift om anmälningsplikten kan ges i ersättningsbeslutets innehållsdel eller alternativt kan den också ges i ett dokument som utgör bilaga till beslutet, i vilket det även annars ges instruktioner till ersättningstagaren t.ex. om förfaranden som gäller inkomstbortfallsersättningar.

Fortlöpande ersättningar ska i regel vara förenade med anmälningsplikt. Till dessa ersättningar hör inkomstbortfallsersättning som betalas till den skadelidande på grund av tillfällig eller bestående arbetsoförmåga samt fortlöpande ersättningar enligt lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen (626/1991). Anmälningsplikten ska också gälla fortlöpande ersättningar som betalas till andra ersättningsberättigade än den skadelidande. Till dessa hör familjepension, dvs. ersättning för förlust av underhåll, samt inkomstbortfallsersättningar som betalas på grundval av 5 kap. 2 d och 4 b § i skadeståndslagen.

Omständigheter som påverkar fastställandet av ersättning är t.ex. ändringar i ersättningstagarens hälsotillstånd och arbetsförmåga, eventuella andra förvärvsinkomster och ändringar i dem, samt ändringar avseende bostadsort, bostadsförhållanden och familjeförhållanden. Försäkringsbolaget kan dock inte förutsätta att ersättningstagaren ska anmäla sådana faktorer som bolaget känner till när ersättningsbeslutet fattas, såsom t.ex. att antalet förmånstagare ändras med tiden.

När ersättningstagaren till försäkringsbolaget anmäler en ändring i förhållanden som utgör grund för fastställande av ersättning, utreder och bedömer försäkringsbolaget med beaktande av 5 kap. 8 § i skadeståndslagen betydelsen för ersättningen av ändringen i förhållandena. Om betydelsen av ändringen i förhållandena påverkar ersättningsbeloppet så att det blir motiverat att höja eller sänka det, är försäkringsbolaget skyldigt att till trafikskadenämnden göra en framställning om detta med stöd av 66 § 1 mom. Om det finns anledning att sänka ersättnings-

en retroaktivt, ska försäkringsbolaget av ersättningstagaren få återkräva för mycket betalda ersättningar såsom återbäring av obehörig vinst.

69 §. Skaderegleringsrepresentanter och ersättningsombud. I paragrafen ska utifrån artikel 23 i direktivet föreskrivas om utseende av skaderegleringsrepresentanter samt om krav som uppställs för skaderegleringsrepresentanter och om deras uppgifter. Eftersom skaderegleringsrepresentanterna är försäkringsbolagens företrädare, ansvarar försäkringsbolagen för representantens verksamhet. Vid behandling och utredning av ersättningar ska representanten iaktta samma bestämmelser i trafikförsäkringslagen om ersättningsförfarande som försäkringsbolagen ska iaktta. I paragrafen ska också föreskrivas om den i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet, dvs. det s.k. Solvens II-direktivet, avsedda skaderegleringsrepresentant vilken ska utses när ett EES-försäkringsbolag inleder trafikförsäkring i Finland utifrån rätten att fritt tillhandahålla tjänster. Paragrafen motsvarar till sitt sakinhåll vad som föreskrivs i artikel 21 i direktivet, i artikel 152 i Solvens II direktivet samt i 14 a—14 d och 19 a § i den gällande lagen.

70 §. Rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten. I 1 mom. ska föreskrivas att i Finland bosatta skadelidande i fråga om trafikskada som inträffat i någon annan EES-stat än Finland eller i någon annan stat som hör till gröna kort-systemet än Finland ska kunna framställa ersättningsanspråk till den skaderegleringsrepresentant som utnämns för Finland för det försäkringsbolag som försäkrat det fordon som orsakat skadan. En förutsättning är att det fordon som orsakat skadan är försäkrat i ett försäkringsbolag som finns i en annan EES-stat än Finland och fordonets stadigvarande hemort är i en annan EES-stat än Finland. Syftet med bestämmelsen är att förbättra möjligheterna för den skadelidande att få ersättning från ett försäkringsbolag som är verksamt utomlands. Till sitt sakinhåll motsvarar paragrafen artikel 20.2 och artikel 22 i direktivet och 14 a § 2—4 mom. i den gällande lagen, där frågan har tagits upp i samband med skaderegleringsrepresentantens uppgifter. I den föreslagna paragrafen ska den skadelidandes rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten dock konstateras genom en kortare och klarare formulering än i den nuvarande lagen.

Enligt 2 mom. ska skaderegleringsrepresentanten inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk ersätta trafikskador som avses i 1 mom. eller lämna ett motiverat ersättningsanbud om ersättningsansvaret inte bestrids och om skadornas storlek har bestämts.

I 3 mom. ska konstateras att om ersättningsansvaret bestrids helt eller delvis, om ersättningsansvaret är oklart eller om skadornas storlek inte har bestämts i sin helhet, ska försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inom den tid som anges i 2 mom. lämna ett motiverat svar på ersättningsanspråket.

I 4 mom. ska konstateras på motsvarande sätt som bestämmelsen i 14 e 4 mom. i den gällande lagen att Finansinspektionen kan vidta tillsynsåtgärder mot i paragrafen avsett försäkringsbolag eller skaderegleringsrepresentanter som den utsett.

71 §. Trafikförsäkringscentralens ansvar för fördröjd behandling av ett ersättningsärende. I paragrafen ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralen ansvar i fall där behandlingen av ett ersättningsärende fördröjs. Paragrafen ska i huvudsak till sitt sakinhåll motsvara artikel 20.2 och 24.1 i direktivet och 14 j och 14 k § i den gällande lagen.

I 1 mom. ska föreskrivas om rätt hos i Finland bosatt skadelidande att kräva ersättning av Trafikförsäkringscentralen i skadefall som avses i 70 §. Försäkringsbolaget för det fordon vars användning orsakade skadan eller dess skaderegleringsrepresentant ska framlägga ett motive-

rat ersättningsanbud till den skadelidande inom tre månader från det att ersättningsanspråket framställdes. Med ett motiverat ersättningsanbud avses ett anbud som försäkringsbolaget eller skaderegleringsrepresentanten ger och som innehåller en utredning över skadeståndets grunder och belopp. Ett ersättningsbeslut eller ett motiverat anbud ska göras skriftligt och det ska innehålla de faktorer på grund av vilka ansvarsskyldigheten och skadorna har bedömts.

Om det inte går att klart fastställa förutsättningarna för den ansvarsskyldighet som orsakas av en trafikskada eller den skada som drabbat den skadelidande inte fullt ut har fastställts, ska försäkringsgivarens skyldighet att framlägga ett ersättningsanbud uppskjutas tills dessa uppgifter har lämnats in. I detta fall ska försäkringsgivaren dock ge den skadelidande ett motiverat svar. Om inget ersättningsanbud har framlagts, eller om ersättningsansvaret är stridigt eller oklart, och försäkringsbolaget eller skaderegleringsrepresentanten inte har gett ett motiverat svar på ersättningsanspråket inom utsatt tid, kan den skadelidande kräva ersättning av Trafikförsäkringscentralen.

Ersättning kan krävas av Trafikförsäkringscentralen också när försäkringsbolaget inte har utsett en skaderegleringsrepresentant i Finland. Tidsfristen för betalning av ersättning ska vara tre månader, vilket avviker från tidsfristen på en månad i 62 § i den föreslagna lagen. Försäkringsbolag som är verksamma i andra EES-stater än Finland kan inte åläggas erlagga ersättningar snabbare än inom den tidsfrist på tre månader som fastställs i direktivet. Liksom det framförs ovan i samband med 62 §, ska en förutsättning för betalning av ersättning vara att tillräcklig utredning framställs för bedömning av försäkringsbolagets ansvar. Trafikförsäkringscentralen kan dock inte behandla ersättningsanspråket, om den skadelidande har väckt talan om ersättning mot försäkringsbolaget vid en allmän domstol.

I 2 mom. ska föreskrivas om den tid inom vilken Trafikförsäkringscentralen ska vidta åtgärder för behandling av ett ersättningsärende, samt om de situationer då centralen inte får fortsätta behandlingen av ett ersättningsärende.

I 3 mom. ska föreskrivas om skyldighet för Trafikförsäkringscentralen att lämna meddelande till försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant, till ersättningsorganet i den EES-stat där det försäkringsföretag som har beviljat trafikförsäkringen är etablerat och till den som orsakat skadan, om han eller hon är känd av Trafikförsäkringscentralen, om ett ersättningsanspråk enligt föreslagna 2 mom. och om dess intention att svara på det inom två månader från det att ersättningsanspråket framlades.

72 §. *Den skadelidandes rätt att få uppgifter av Trafikförsäkringscentralen.* I paragrafen ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens skyldighet att lämna uppgifter till den skadelidande. Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen artikel 23.2, 23.4 och 23.5 i direktivet och 14 h § 2—5 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen.

I 1 mom. ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens skyldighet att på begäran lämna i Finland bosatta skadelidande namnet på och adressen till ägaren eller innehavaren av det fordon som orsakat skadan.

Enligt 2 mom. ska Trafikförsäkringscentralen på begäran lämna uppgifter om det bolag som beviljat trafikförsäkring för fordonet, bolagets adress, försäkringsavtalets nummer samt försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant i Finland och dennes adress. En förutsättning för erhållande av i momentet avsedda uppgifter ska vara att skadan har orsakats av ett fordon med stadigvarande hemort i en annan EES-stat än Finland som försäkrats i ett försäkringsbolag som finns i en annan EES-stat än Finland. Dessutom ska det förutsättas att trafikskadan har inträffat i en EES-stat eller i en stat som hör till gröna kort-systemet. Till momentets tillämpningsområde ska således också höra skador som inträffat i Finland när fordonets hemort är i

en annan EES-stat. I 2 mom. ska dessutom konstateras att rätt att få uppgifter inte längre föreligger efter det att det över sju år löpt från det att trafikskadan inträffade.

I 3 mom. ska det föreskrivas om rätt att få ovan nämnda uppgifter hos skadelidande som bor i en annan EES-stat än Finland. En skadelidande som bor i en annan EES-stat än Finland har rätt att få samma uppgifter av Trafikförsäkringscentralen som en skadelidande som bor i Finland har enligt 1 och 2 mom. En förutsättning för erhållande av uppgifterna ska vara att den stadigvarande hemorten för det fordon som orsakade trafikskadan är i Finland eller att trafikskadan inträffade i Finland. Trafikförsäkringscentralen kan förutsätta att en skadelidande som bor i en annan EES-stat än Finland visar grundad anledning att få de uppgifter som avses i 1 mom. Trafikförsäkringscentralen får förutsätta att en grundad anledning påvisas t.ex. när Trafikförsäkringscentralen begär dessa uppgifter av ett informationscentrum i en annan EES-stat och lagstiftningen i staten i fråga, t.ex. datasekretesslagstiftningen, som villkor för utlämnande av uppgifter uppställer att en grundad anledning föreligger.

73 §. Försäkringsbolagets regressrätt. I paragrafen ska föreskrivas om situationer där till försäkringsbolaget överförs den skadelidandes rätt att av en s.k. tredje man, dvs. en person som har skadeståndsansvar för skadan, kräva ersättning upp till det belopp som försäkringsbolaget har betalat. Enligt 20 § i den gällande trafikförsäkringslagen har försäkringsbolaget regressrätt mot föraren, ägaren eller innehavaren av eller passageraren i det fordon som orsakat skadan när denna person har orsakat trafikskadan uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. Enligt den gällande lagen får försäkringsbolaget av annan än av ovan nämnda tredje män som har ersättningsansvar för skadan kräva ersättning också när skadan har orsakats av oaktsamhet som är lindrigare än grov. I dessa situationer har försäkringsbolagen i praktiken inte framlagt regressanspråk.

I situationer där en tredje man som orsakat skadan är en privatperson eller en arbetstagare, tjänsteman eller annan därmed jämförbar person enligt 3 kap. 1 § i skadeståndslagen, ska försäkringsbolagets regressrätt enligt 2 mom. förutsätta att skadan orsakats uppsåtligen eller genom grov oaktsamhet. Detsamma gäller situationer där den som orsakat skadan är fordonets ägare, innehavare, förare eller passagerare. Sålunda ska möjligheten att rikta ett regressanspråk mot en privatperson i situationer av oaktsamhet som är lindrigare än grov slopas även när personen inte är fordonets ägare, innehavare, förare eller passagerare. Detta ska också gälla skador som har orsakats vid framförande av fordon som olovligt tagits i bruk.

Dessutom ska regressrätten gälla skador som orsakats under förhållanden som anges i 48 § 1 mom., dvs. bl.a. sådana skador som har orsakats när fordonet framfördes i ett sådant tillstånd att alkoholhalten i blodet var minst 1,2 promille. Om den som orsakat skadan är en annan person än de ovan nämnda, såsom t.ex. förväghållningen ansvarig vägförvaltning eller en bilreparationsverkstad som reparerat eller utfört service på ett fordon, ska försäkringsbolaget kunna återkräva en ersättning även när skadan har orsakats genom oaktsamhet som är lindrigare än grov.

I den gällande trafikförsäkringslagen ingår bestämmelser om regressrätt i 20 §, där det i 2 mom. konstateras att bestämmelserna i 2 och 4 kap. i den gällande skadeståndslagen ska tillämpas på jämkning av ersättningsskyldigheten. Eftersom skadeståndslagen även utan en uttrycklig bestämmelse ska tillämpas på jämkning av ersättningsskyldigheten, föreligger i trafikförsäkringslagen ingen orsak att föreskriva om saken på nytt. Därför föreslås att den nuvarande hänvisningsbestämmelsen såsom onödig slopas i trafikförsäkringslagen. I propositionen ingår också ett förslag till ändring av 13 a § i produktansvarslagen, vilket innebär att regressrätt också ska uppstå mot den som ansvarar för skadan utifrån produktansvarslagen (694/1990).

74 §. *Trafikförsäkringscentralens regressrätt.* I 1 och 2 mom. ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens rätt att återkräva ersättning som centralen betalat enligt 43 § 2 mom., 44 §, 45 § 2 eller 3 mom., 46 § 1 mom. och 71 § av nationella garantifonden eller ersättningsorganet i en annan EES-stat. Till sitt sakinnehåll motsvarar momenten 14 l och 14 m § i den gällande lagen med den komplettering att det i lagen uttryckligen skulle konstateras att Trafikförsäkringscentralen har regressrätt också i de fall som avses i 43 § 2 mom. och 46 § 1 mom.

I 3 mom. ska föreskrivas om fall där Trafikförsäkringscentralen har betalat ersättning till den skadelidande till följd av överlåtelse av försäkringsbeståndet när försäkringsbolaget försatts i likvidation eller konkurs. Den skadelidandes rätt att få ersättning ur administrations- eller konkursboet ska övergå till Trafikförsäkringscentralen upp till det belopp som centralen har betalat i ersättning. Bestämmelsen hänför sig till föreslagna 93 § 4 mom. och till de bestämmelser i försäkringsbolagslagen som nämns där, i vilka det föreskrivs om överföring av försäkringsbeståndet i ovan nämnda situation. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll vad som föreskrivs om saken i 17 § 3 mom. i den gällande lagen.

6 kap. **Fördelningssystemet**

75 §. *Fördelningssystemet och de kostnader som ska täckas ur systemet.* I paragrafen ska föreskrivas om försäkringsbolagens deltagande i finansieringen av de kostnader som avses i paragrafen genom det s.k. fördelningssystemet. Ersättningar som Statskontoret är skyldigt att betala på grund av en trafikskada hör inte till de kostnader som ska täckas genom fördelningssystemet, utan de ersätts i sin helhet av Statskontorets medel. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll delvis 18 b § i den gällande lagen. Det föreslås dock att användningsområdet för fördelningssystemet ska utvidgas, varefter fördelningssystemet inom trafikförsäkringen motsvarar den reglering som gäller fördelningssystemet i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar, med undantag för skillnader som beror på särdragen i försäkringssystemen.

Enligt 1 mom. ska de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring årligen delta i att täcka de i 2 mom. angivna fördelningskostnaderna vilka bolagen och Trafikförsäkringscentralen respektive år har betalat i proportion till den försäkringspremieinkomst som används som grund för finansieringen av fördelningssystemet (fördelningsavgiftsinkomsten). Enligt paragrafens andra mening fås fördelningsavgiftsinkomsten genom att till försäkringsbolagets premieinkomst för trafikförsäkringar enligt denna lag och som ingår i resultaträkning addera de självrisker som kunderna betalar till bolaget. I den gällande lagen används endast trafikförsäkringens premieinkomst som grund för täckning av kostnaderna. I trafikförsäkringen är det möjligt att ingå försäkringsavtal enligt vilka det företag som tecknar en försäkring till försäkringsbolaget betalar de kostnader som uppstår av företagets trafikskador t.ex. för varje skada upp till en avtalad gräns. Då blir den egentliga försäkringspremien mindre. Sådana prestationer antecknas inte i bolaget som premieinkomst, varför förfarandet i någon mån förvränger finansieringsgrunden för fördelningssystemet. Dessutom kan försäkringstagaren för att undvika förlust av bonus betala försäkringsbolaget beloppet för den trafikskada som han eller hon har orsakat. Också sådana avtalsarrangemang ska omfattas av kundens självrisk enligt paragrafen. För att korrigera detta föreslås att fördelningsavgiftsinkomsten ska vara premieinkomsten för trafikförsäkringar som ingår i resultaträkningen för försäkringsbolaget med tillägg för de självrisker som kunderna betalar till bolaget.

I 2 mom. 1—6 punkten ska föreskrivas om fördelningskostnaderna. Punkt 2—4 motsvarar 18 b § 1 mom. 1—3 punkten i den gällande lagen, där det föreskrivs om de kostnader som ska finansieras genom fördelningssystemet. Från fördelningssystemet ska endast finansieras kostnader för ersättningar som grundar sig på de bestämmelser som anges i momentet. Om försäkringsbolaget däremot är skyldigt att ersätta skadan med stöd av 9 § i lagen om försäkringsavtal på grund av felaktiga eller bristfälliga uppgifter som getts försäkringstagaren, ska den betalade

ersättningen inte kunna finansieras genom fördelningssystemet. Punkterna 1 till 6 i momentet är nya, varför användningsområdet för fördelningssystemet föreslås bli utvidgat. Också punkt 5 är ny, men den utvidgar inte användningsområdet för fördelningssystemet, eftersom dessa poster i praktiken har ansetts ingå i 18 b § 1 mom. punkt 2 och 3 i den gällande lagen. Fogandet av punkt 5 gör regleringen klarare.

Enligt föreslagna punkt 1 ska i fördelningskostnaderna ingå de ersättningar som Trafikförsäkringscentralen betalat för skador som centralen ansvarar för, utan de ersättningar som avses i punkt 2—6 i detta moment. Från detta belopp skulle de avgifter som Trafikförsäkringscentralen har fått på grund av oförsäkring enligt 27 och 28 § samt premierna för gräns- och förflyttningsförsäkringar avdras. Med skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för avses de ersättningar för vilka centralen slutligt ansvarar för, och sålunda inte t.ex. ersättningar som den betalar utifrån 72 § och som den kan återkräva av ersättningsorganet i en annan EES-stat. De skattefria försäkringspremier och skattefria avgifter som tagits ut för oförsäkrade fordon som Trafikförsäkringscentralen fått ska avdras från dessa ersättningar.

En överföring av kostnaderna för skador som centralen ansvarar för till fördelningssystemet förenklar finansieringen av kostnaderna och beaktandet av den i försäkringsbolagens bokslut. De medel som behövs för ersättning för skador som inträffat tidigare har redan reserverats i försäkringsbolagens ersättningsansvar och ersättningsansvaret upplöses i och med att ersättningar betalas ut till förmånstagare. Därför ska skador som inträffat efter ikraftträdandet av lagen finansieras från fördelningssystemet.

På grundval av att Trafikförsäkringscentralen enligt 43 § i stället för Statskontoret i fortsättningen ersätter de skador som orsakats av fordon som befriats från försäkringsplikten kommer de skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för i fortsättningen öka med uppskattningsvisen miljon euro per år.

Enligt 18 b § 1 mom. 1 punkten i den gällande lagen hör förhöjningar enligt lagen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån (875/1971) till kostnader som ska finansieras genom fördelningssystemet. Det föreslås att lagen i fråga ska upphävas genom denna lag. Bestämmelser med motsvarande sakinhåll om indexjustering för fortlöpande ersättningar föreslås ingå i 35 §, varför det i punkt 2 ska hänvisas till paragrafen i fråga. Försäkringsbolagen och Trafikförsäkringscentralen ska sålunda fortfarande delta i finansieringen av dessa indexjusteringar genom fördelningssystemet.

I 2 mom. 3 och 4 punkten föreskrivs att fördelningskostnaderna ska inbegripa ersättningar för vissa skador, när över nio år förflutit från ingången av det kalenderår som följer efter den dag som trafikskadan inträffade. Punkterna motsvarar till sitt innehåll 18 b § 1 mom. 2 och 3 punkten i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. 5 punkten betalas genom fördelningssystemet fullkostnadsavgiften enligt 55 § när över nio år förflutit från ingången av det kalenderår som följer efter den dag som trafikskadan inträffade. I praktiken har sådana prestationer inkluderats i prestationerna enligt 18 b § 1 mom. 2 och 3 punkten i den gällande lagen. Eftersom det inte är fråga om en egentlig ersättning, ska det för klarhetens skull föreskrivas separat om betalningen.

I den gällande trafikförsäkringslagen ingår inget maximibelopp angivet i euro, dvs. ett s.k. ersättningstak, för ersättningar som betalas för personskador. I ett enskilt trafikskadefall kan dock ett stort antal personer skadas. Det är också möjligt, att det till en skadelidande med exceptionellt höga inkomster i framtiden som inkomstbortfallsersättningar kan betalas upp till tiotals miljoner euro. Det att ett ersättningstak saknas är problematiskt med tanke på återförsäkringsskyddet, vilket är väsentligt för försäkringsbolagens förmåga att bära ansvar, eftersom det

inte nödvändigtvis finns att tillgå något obegränsat återförsäkringsskydd på den internationella återförsäkringsmarknaden. Därför föreslås en gräns på 75 miljoner euro per skadefall (gräns för stora skador), där person- och saksador som överskrider denna gräns utan andra fördelningssättningar och kostnader för skötsel av ersättningar ska finansieras från fördelningssystemet. Om flera bolag ansvarar för en sådan stor olycka, begränsar sig varje bolags ansvar endast till den del som motsvarar andelen för 75 miljoner euro av hela skadans belopp. Den resterande delen ska utjämnas årligen genom fördelningsavgiften på alla trafikförsäkringsbolags ansvar. Genom att förfara på detta sätt försvagas inte ersättningstagarnas ställning, men en fast skadespecifik övre gräns erhålls, vilket minskar kostnaderna för anskaffning av återförsäkringsskydd. Den övre gräns som anges i euro för saksador enligt 38 § minskar i vissa situationer sannolikheten för stora skador.

I 2 mom. 6 punkten ska föreskrivas att i fördelningskostnaderna i framtiden också ska ingå ersättningar för stora skador till den del som anges i 4 mom.

Stora skador definieras i 3 mom. Med stor skada avses ett skadefall som är begränsat i tid och rum eller en serie av händelser med samma ursprung, varav följer att ersättningar enligt denna lag betalas till en eller flera skadelidande eller andra ersättningsberättigade till ett belopp på sammanlagt över 75 miljoner euro. Den föreslagna ordalydelsen motsvarar den typiska definitionen i gällande återförsäkringar. Till dessa ersättningar ska också räknas de fullkostnadsavgifter som avses i 55 §.

Enligt 4 mom. ska ersättningar för en stor skada endast beaktas till den del som ersättningar som alla försäkringsbolag har betalat överskrider gränsen för stora skador. Såsom ersättningar beaktas dock inte andra prestationer som täcks genom fördelningssystemet. Av de prestationer som ska täckas görs avdrag för de belopp som försäkringsbolagen fått med stöd av regressrätt, med andra ord täcks en del av skadan genom fördelningssystemet endast om skadans belopp överskrider 75 miljoner euro när man gjort avdrag för belopp som försäkringsbolagen fått med stöd av regressrätt och belopp som täckts genom fördelningssystemet med stöd av 2 mom. 1—5 punkterna.

76 §. Fördelningsavgiftens storlek. I paragrafen föreskrivs om fördelningsavgiftens storlek. Paragrafen motsvarar i huvudsak 18 b § 2—5 mom. i den gällande lagen.

I 1 mom. föreskrivs att det är Trafikförsäkringscentralens skyldighet att före utgången av maj månad under det år som föregår fördelningsåret upprätta en kalkyl över fördelningskostnadernas storlek och bolagens fördelningsavgiftsinkomster för fördelningsåret. Dessutom ska Trafikförsäkringscentralen göra en bedömning av fördelningsaldot i slutet av det år som föregår fördelningsåret. Utifrån dessa uppgifter kan man beräkna ett relationstal, med hjälp av vilket man får reda på en uppskattning av den försäkringsbolagsspecifika fördelningsavgiften året innan fördelningsåret. Enligt paragrafen ska social- och hälsovårdsministeriet genom förordning närmare föreskriva om beaktande av fördelningsaldot vid fastställande av relationstalet.

Enligt 2 mom. erhålls fördelningsårets uppskattade försäkringsbolagsspecifika fördelningsavgift året innan fördelningsåret genom att multiplicera försäkringsbolagets uppskattade fördelningsavgiftsinkomst för fördelningsåret med ovan angivna relationstal. Sålunda känner bolaget till det bolagsspecifika belopp som behövs för finansieringen av fördelningskostnaderna redan i maj månad året före fördelningsåret och detta belopp kan beaktas i prissättningen av fördelningsårets försäkringar. Samma relationstal används när man uppskattar fördelningsårets försäkringsbolagsspecifika fördelningsavgift enligt 3 mom. under fördelningsåret genom de förhandskalkyler över fördelningskostnaderna som finns till bruk. Samma relationstal används även då fördelningsårets försäkringsbolagsspecifika fördelningsavgift fastställs i Maj året efter

fördelningsåret enligt 4 mom. på basen av de fördelningsavgiftsinkomster man har kunskap om.

Enligt andra meningen i momentet bestäms det försäkringsbolagsspecifika fördelningssaldot i slutet av fördelningsåret i förhållande till försäkringsbolagens fördelningsavgiftsinkomster under fördelningsåret. Försäkringsbolagets andel i fördelningssaldot i slutet av fördelningsåret fås genom att multiplicera fördelningssaldot i slutet av fördelningsåret med förhållandet mellan försäkringsbolagets fördelningsavgiftsinkomst under fördelningsåret och alla försäkringsbolags fördelningsavgiftsinkomster under fördelningsåret. I momentets sista mening konstateras att det försäkringsbolagsspecifika fördelningssaldot utgör försäkringsbolagets skuld till fördelningssystemet, om saldot uppvisar överskott. Försäkringsbolaget har en fordran mot fördelningssystemet, om saldot uppvisar underskott. Meningen klargör paragrafen, eftersom detsamma redan följer av definitionen av fördelningssaldot enligt 1 mom.

Paragrafens 3 mom. gäller bedömning av poster som hänför sig till fördelningssystemet under fördelningsåret. Enligt momentet ska Trafikförsäkringscentralen före utgången av maj under fördelningsåret göra upp en nyförhandskalkyl över fördelningskostnaderna, samt storleken på de försäkringsbolagsspecifika fördelningsavgifterna och fördelningssaldona för slutet av fördelningsåret. Enligt paragrafen ska social- och hälsovårdsministeriet genom förordning utfärda närmare bestämmelser om grunderna för kalkylen.

Paragrafens 4 mom. gäller slutgiltigt fastställande av poster som hänför sig till fördelningssystemet efter fördelningsåret. Enligt momentet fastställer Trafikförsäkringscentralen före utgången av maj månad som följer efter fördelningsåret beloppet på fördelningsårets fördelningskostnader samt försäkringsbolagsspecifika fördelningsavgifter under fördelningsåret och fördelningssaldot vid utgången av fördelningsåret.

77 §. *Betalning av fördelningsavgift.* I paragrafen ska föreskrivas om betalning av avgifter som hänför sig till fördelningssystemet. Paragrafens innehåll motsvarar innehållet i 18 b § 6 och 7 mom. i den gällande lagen.

Enligt 1 mom. ska försäkringsbolaget betala till Trafikförsäkringscentralen eller Trafikförsäkringscentralen betala till försäkringsbolaget de prestationer i anslutning till fördelningssystemets finansiering som grundar sig på uppskattningar enligt 76 § 3 mom. och skillnaden mellan den slutligt fastställda fördelningsavgift som avses i 76 § 4 mom. Trafikförsäkringscentralen ska å sin sida till försäkringsbolagen betala deras andel av fördelningskostnaderna. Om summan av dessa belopp är positivt, betalar bolaget summan till Trafikförsäkringscentralen. Om summan är negativt, betalar Trafikförsäkringscentralen den till bolaget. Närmare bestämmelser om fördelningsavgiften ska utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

I 2 mom. föreskrivs om ränta som betalas som gottgörelse för skillnaden mellan betalningar som grundar sig på slutgiltigt fastställda belopp enligt 76 § 4 mom. och motvarande förskotts-betalningar.

78 §. *Hur överföring eller överlåtelse av försäkringsbeståndet påverkar fördelningsavgiften.* I paragrafen föreskrivs om konsekvenserna av överföring eller överlåtelse av försäkringsbeståndet på fördelningsavgiften. Paragrafen är ny. Genom paragrafen klargörs hur de försäkringspremieinkomster, fördelningskostnader samt det fördelningssaldo för försäkringar som överförts på ett annat försäkringsbolag, vilka föreskrivs i 76 § och som används som grund för fördelningssystemet ska allokeras i situationer där försäkringsbolag delas och försäkringsbeståndet överförs, när i 76 § föreskriven förhandsbedömning utförs och slutliga fördelningspos-

ter fastställs. De nämnda beloppen allokteras på det försäkringsbolag till vilket försäkringsbe-
ståndet har överförts.

7 kap. **Särskilda bestämmelser**

79 §. Tid för väckande av talan. Enligt 1 mom. ska en part som är missnöjd med ett försäkringsbolags ersättningsbeslut väcka talan mot försäkringsbolaget i tingsrätten inom tre år från det att han eller hon fick en skriftlig uppgift om försäkringsbolagets ersättningsbeslut och om denna tidsfrist. Bestämmelsen ska också gälla andra beslut av försäkringsbolag som påverkar ställningen hos försäkringstagaren, den skadelidande eller någon annan ersättningsberättigad, såsom en närstående till en person som avlidit i en trafikskada. Sådana beslut kan t.ex. vara beslut om återindrivning av ogrundat betald ersättning och beslut om kvittning mot ersättningsar som ska betalas senare. Till sitt sakinnehåll motsvarar momentet 74 § i lagen om försäkringsavtal. Bestämmelsen ska bara gälla ersättningsbeslut, varför den inte ska gälla t.ex. tvister som hänför sig till försäkringsavtalet, på vilka de allmänna bestämmelserna i rättegångsbalken ska tillämpas.

Enligt 2 mom. avbryts tiden för väckande av talan på den grunden att försäkringsbolagets beslut hänskjuts för avgörande till trafikskadenämnden, försäkringsnämnden eller något annat organ som avgör konsumenttvister tillfälligt för den tid som förfarandet i organet pågår. Med annat organ som avgör konsumenttvister avses organ som enligt artikel 2.2 i ADR-direktivet anmälts till Europeiska kommissionen.

Enligt 3 min. anses tiden för väckande av talan att ha avbrutits den dag ärendets behandling avslutas i dessa organ. När tiden för väckande av talan avbryts börjar en ny tid för väckande av talan löpa som är lika lång som den tidigare tiden. Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 11 § i lagen om preskription av skulder. Eftersom lagen om preskription av skulder inte tillämpas på lagstadgade försäkringars ersättningsförmåner, ska det föreskrivas om saken i denna lag av lagtekniska orsaker.

I 4 mom. ska det föreskrivas om konsekvenserna för tiden för väckande av talan när behandlingen i domstol eller nämnden avbryts eller inställs. Om behandlingen avbryts eller inställs innan saken har avgjorts, anses tiden för väckande av talan inte ha avbrutits. Då löper dock tiden för väckande av talan ut tidigast efter att ett år har löpt från det att behandlingen avslutade, trots att det skulle finnas mindre kvar än detta av den ursprungliga tiden på tre år för väckande av talan. Tiden för väckande av talan kan endast en gång förlängas på detta sätt. I sak motsvarar momentet 11 § 3 mom. i lagen om preskription av skulder.

80 §. Behandling av ersättningsärenden i domstol. I paragrafen ska föreskrivas om behandling av ersättningsärenden i domstol när anspråket grundar sig på trafikförsäkringslagen eller annan lag. Paragrafen ska således till skillnad från föreslagna 79 § bara gälla behandling av ersättningsärenden i domstol och inte t.ex. tvister som gäller försäkringsavtal. Bestämmelsen behövs för att säkerställa att innehållet i ersättningen vid trafikskador inte ska vara beroende av om ersättningsärendet avgörs som ett separat tvistemål med stöd av trafikförsäkringslagen eller i samband med ett brottmål eller av vem ersättning krävs. Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen 12 och 13 § i den gällande lagen.

I 1 mom. ska det förskrivas att om det för en trafikskada skulle krävas ersättning av ett fordonets ägare, innehavare, förare, eller passagerare med stöd av någon annan än denna lag, ska domstolen utdöma ersättning i enlighet med trafikförsäkringslagen och oberoende av om han eller hon också har en fordran mot den skadelidande. Sålunda kan inte heller med stöd av skadeståndslagen ersättning utdömas för fordonets värdeminskning eller för men när personskadan

är obetydlig. Typiskt är det fråga om situationer där skadeståndsanspråk riktas mot ovan nämnda personer i samband med en straffprocess som gäller trafikbrott.

I 1 mom. ska dessutom föreskrivas om försäkringsbolagets skyldighet att ersätta rättegångskostnader som utdömts till den skadelidande också i fråga om behandlingen av skadeståndsanspråket. T.ex. i en sammanslagen straff- och civilprocess ska försäkringsbolaget inte vara skyldigt att ersätta alla rättegångskostnader. Försäkringsbolaget ska dessutom betala dröjsmålsförhöjning eller dröjsmålsränta på det sätt som föreskrivs i 67 §.

I 2 mom. ska föreskrivas att en domstol inte kan pröva ett i 1 mom. avsett ersättningsanspråk enligt någon annan lag än trafikförsäkringslagen, om inte det försäkringsbolag som ansvarar för skadan visas ha vägrat betala skadestånd som krävts av det. Till skillnad från den gällande lagen ska inget separat intyg över vägran längre förutsättas. Försäkringsbolagets vägran kan påvisas genom ett negativt ersättningsbeslut i saken.

Enligt 3 mom. ska det försäkringsbolag som ansvarar för trafikskadan och som har vägrat erlægga skadestånd som krävts av det, skriftligen inkallas för att bli hört på det sätt som föreskrivs om delgivning av en stämning. I enlighet med den gällande lagen ska kallelsetiden vara minst 14 dagar.

Eftersom försäkringsbolaget i processer som avses i denna paragraf träder in som part, ska det i 4 mom. för säkerhets skull införas ett omnämnande om försäkringsbolagets rätt att söka ändring.

81 §. Kommunens eller samkommunens rätt att söka ändring. Bestämmelsen ska gälla en kommuns eller samkommuns partsställning vid ändringssökande. Fullkostnadsavgiften ska inte anses vara en egentlig ersättning, eftersom det är fråga om något annat än ersättning för förlust som orsakats den skadelidande.

Enligt paragrafen ska kommunen eller samkommunen inte vara part i ett ärende där det avgörs huruvida det är fråga om en trafikskada och huruvida vården beror på trafikskadan. Däremot ska kommunen eller samkommunen ha rätt att söka ändring hos förvaltningsdomstolen i beslut av försäkringsbolaget som gäller fullkostnadsavgift som grundar sig på vård som ersatts enligt denna lag. Sålunda ska kommunen ha rätt att söka ändring om försäkringsbolaget inte har betalat avgiften till det belopp som krävts eller fullkostnadsavgift har nekats på den grunden att kommunen inte har uppfyllt sin anmälningsplikt avseende avgiftens belopp och inledande av vård.

Bestämmelser om försäkringsbolagets skyldighet att avge ett beslut till kommunen eller samkommunen ingår separat i 55 §. Enligt paragrafen ska ett beslut om fullkostnadsavgift ges kommunen eller samkommunen, om det är fråga om storleken på en fullkostnadsavgift som betalas på grund av ersättningsgill vård och försäkringsbolaget betalar avgiften till ett mindre belopp än vad kommunen eller samkommunen yrkar, eller avgiften har nekats på den grunden att kommunen inte har uppfyllt sin lagstadgade anmälningsplikt.

82 §. Försäkringsbolagets och Trafikförsäkringscentralens rätt att få uppgifter. I 21 a § i den gällande lagen föreskrivs om rätt för försäkringsbolag att få uppgifter. Den nya bestämmelsen ska utifrån 4 § 3 mom. och 32 § 3 mom. utöver försäkringsbolag också gälla Trafikförsäkringscentralens och Statskontorets rätt att få uppgifter. Avsikten är inte att genom den nu föreslagna bestämmelsen utvidga försäkringsbolagets nuvarande rätt att få uppgifter utan att införa mer exakta bestämmelser om saken. I paragrafen ska bl.a. fastställas mer exakt än för närvarande de instanser som uppgifter kan fås av samt de uppgifter som omfattas av rätten att

RP 123/2015 rd

få uppgifter. Rätten att få uppgifter utan att begära ett separat samtycke är väsentlig för att säkerställa en snabb behandling av ersättningsärenden.

I 1 mom. 1 punkten ska det föreskrivas om försäkringsbolagets rätt att få uppgifter av försäkrings- eller pensionsinstitut som verkställer lagstadgad försäkring, av myndigheter och av andra instanser som lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999; nedan offentlighetslagen) tillämpas på. Vid ersättning av trafikskador behövs uppgifter t.ex. av skattemyndigheterna, polisen och Trafiksäkerhetsverket. Rätten att få uppgifter ska med stöd av 4 § 1 mom. i offentlighetslagen utöver myndigheter gälla alla instanser som utför en offentlig uppgift, såsom t.ex. Pensionsskyddscentralen. Rätten att få uppgifter ska med stöd av 5 § i offentlighetslagen också gälla instanser som på uppdrag av ovan nämnda instanser utför uppgifter, såsom Försäkringsbranschens Rehabilitering rf. Försäkringsbolagets ska ha rätt att från dessa instanser få uppgifter om den skadelidandes eller ersättningsberättigades anställningsförhållanden, företagararbete och inkomster, förmåner som utbetalats till honom eller henne och om andra motsvarande omständigheter. Uppgifter om ersättningar som andra försäkringsinrättningar har betalat behövs t.ex. i samordningssituationer med lagstadgad olycksfallsförsäkring.

Enligt 1 mom. 2 punkten ska försäkringsbolaget ha rätt att också av den skadelidandes arbetsgivare få uppgifter bl.a. om den ersättningsberättigades arbetsförhållanden och inkomster. Uppgifter om arbetsförhållanden och inkomster behövs bl.a. för att fastställa inkomstbortfallsersättningar.

I 1 mom. 3 punkten ska mer ingående än i den gällande lagen uppräknas de instanser som bedriver hälso- och sjukvårdsverksamhet, av vilka försäkringsbolagen för handläggning av ersättningsärenden ska kunna få nödvändiga uppgifter som hänför sig till den skadelidandes hälsotillstånd. Rätten att få uppgifter ska gälla läkare och annan yrkespersonal som avses i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården, verksamhetsenheter inom hälso- och sjukvården som avses i 2 § 4 punkten i lagen om patientens ställning och rättigheter, instanser som sköter den skadelidandes rehabilitering, andra verksamhetsenheter inom hälso- och sjukvården samt producenter av sociala tjänster eller vårdanstalter.

För avgörande av om ersättning ska utgå och av storleken på ersättningen behövs exakta uppgifter bl.a. om de skador som uppstått hos den skadelidande, de vårdåtgärder som dessa föranleder och om begränsningarna i arbetsförmågan. Andra uppgifter om den skadelidandes hälsotillstånd än uppgifter om de omedelbara följderna av en trafikskada är nödvändiga bl.a. vid bedömningen av om en skada eller sjukdom bidragit till uppkomsten av personskadan eller hur en personskada påverkat minskningen i arbetsförmågan. Ibland kan sådana andra uppgifter om hälsotillståndet som är nödvändiga vid avgörandet av ersättningsärenden behövas för en lång tid före trafikskadan, i vissa fall t.o.m. för hela livstiden. Den rätt att få uppgifter enligt den föreslagna punkten ska utöver läkarutlåtanden som upprättats för sökande av ersättning också omfatta andra nödvändiga uppgifter, såsom journaler, undersökningsresultat samt expertutlåtanden som gäller rehabiliteringen. Också rätten att få uppgifter enligt denna punkt ska begränsas till uppgifter som i ett enskilt ärende är nödvändiga för genomförande av de uppgifter som avses i 1 punkten, varför man ska sträva efter att individualisera uppgifterna.

Enligt 2 mom. ska rätten att få uppgifter förutsätta att uppgifterna är nödvändiga för avgörandet av ett aktuellt ersättningsärende. I den gällande lagen gäller rätten att få uppgifter sådana uppgifter som behövs för att utföra uppgifter som föreskrivs i trafikförsäkringslagen. Rätten att få uppgifter ska med avvikelse från den gällande lagen gälla nödvändiga uppgifter, eftersom de uppgifter som försäkringsbolagen behöver inte kan preciseras på ett uttömmande sätt, liksom det i fråga om nödvändiga uppgifter enligt vad som krävs i grundlagsutskottets utlåtanden (GrUU 14/2002 rd, GrUU 30/2005 rd) borde kunna göras. Försäkringsbolaget ska i

mån av möjlighet sträva efter att individualisera de uppgifter som det behöver. För avgörande av om ersättning ska utgå och av storleken på ersättningen behövs exakta uppgifter t.ex. om de skador som uppstått hos den skadelidande, de vårdåtgärder som dessa föranleder och om begränsningarna i arbetsförmågan. Andra uppgifter om den skadelidandes hälsotillstånd, än uppgifter om de omedelbara följderna av en trafikskada är nödvändiga bl.a. vid bedömningen av om en skada eller sjukdom bidragit till uppkomsten av personskadan eller hur en personskada påverkat minskningen i arbetsförmågan. Ibland kan sådana andra uppgifter om hälsotillståndet som är nödvändiga vid avgörandet av ersättningsärenden behövas för en lång tid före trafikskadan, i vissa fall t.o.m. för hela livstiden.

Enligt 3 mom. ska Trafikförsäkringscentralen trots sekretess och andra begränsningar som gäller tillträde till uppgifter ha rätt att av myndigheter och försäkringsbolag få uppgifter om oförsäkrade fordon för att uppfylla den anmälningsplikt som avses i 29 §. Bestämmelsen är ny och den syftar till att säkerställa tillträde till uppgifter som behövs för att fastställa den avgift som motsvarar försäkringspremien och försummelseavgiften vid försummelse av försäkringsplikten.

Enligt 4 mom. ska försäkringsbolagen för bestämmande av försäkringspremien och Trafikförsäkringscentralen för förmedling av de nämnda uppgifterna till försäkringsbolagen ha rätt att trots sekretess och andra begränsningar som gäller tillgång till uppgifter av myndigheterna få uppgifter om fordon som avstälts och som använts i trafik. Dessa uppgifter behövs eftersom försäkringsbolagen i allmänhet annars inte i praktiken skulle få de uppgifter som de behöver för bestämmande av en förhöjd premie enligt 22 §. Om saken framkommer i samband med en skada, kan uppgiften komma till bolagets kännedom i samband med ersättningsbehandlingen. Rätten att få uppgifter ska också gälla fordon vars tekniska egenskaper har ändrats så att fordonsklassen har ändrats. Denna bestämmelse ska närmast gälla mopeder som har trimmats så att de till sina egenskaper motsvarar motorcyklar. Rätten att få uppgifter ska utöver ovan nämnda uppgifter gälla fordon som registrerats för privat bruk och som har använts i tillståndspliktig yrkestrafik. Detta gäller bl.a. olovligt idkande av taxitrafik. De två sistnämnda situationerna av rätt att få uppgifter behövs eftersom den risk som hänför sig till användningen av fordonet och därigenom försäkringspremien i båda fallen ändras i betydande grad jämfört med den uppgift som försäkringsbolaget när försäkringen tecknades. De myndigheter som avses i bestämmelsen är i praktiken polisen och Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelsen är ny, men den motsvarar delvis den gällande praxis som råder utifrån ett avtal mellan Trafikförsäkringscentralen och polisen.

Bestämmelsen i 5 mom. är ny. Där ska föreskrivas om sökande av i paragrafen avsedda uppgifter genom en teknisk anslutning. En motsvarande bestämmelse ingår i 252 § i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (459/2015).

83 §. Teknisk anslutning. Paragrafen är ny och där ska föreskrivas om lämnande av uppgifter genom en teknisk anslutning. En teknisk anslutning innebär möjlighet att söka uppgifter om de registrerade direkt i vederbörande register. Enligt 29 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får en myndighet för en annan myndighet öppna en teknisk anslutning till sådana uppgifter i sitt personregister som den andra myndigheten enligt en i lag särskilt bestämd skyldighet ska beakta när den fattar beslut. Om personuppgifterna är sekretessbelagda, får uppgifter sökas med hjälp av en teknisk anslutning endast i fråga om sådana personer som har samtyckt till detta, om inte något annat uttryckligen föreskrivs särskilt i lag. Denna bestämmelse tillämpas också på försäkringsbolag när de sköter offentliga uppgifter.

I 1 mom. i den föreslagna bestämmelsen ska föreskrivas om de förutsättningar under vilka försäkringsbolagen får öppna en teknisk anslutning för sammanslutningar som verkställer

lagstadgad försäkring till sekretessbelagda uppgifter i sitt personregister, vilka dessa instanser även annars enligt lag har rätt att få för skötseln av sina uppgifter.

I 2 mom. ska också föreskrivas om rätt att med hjälp av en teknisk anslutning som öppnats enligt 1 mom. inhämta sekretessbelagda personuppgifter också utan samtycke av den vars intressen skyddas genom bestämmelserna om sekretess. Snabbhet och effektivitetssynpunkter samt det stora antalet ärenden förutsätter att de uppgifter som olika instanser har en lagenlig rätt att få för att kunna verkställa sina uppgifter kan röra sig så snabbt och smidigt som möjligt utan samtycke av den berörde även när uppgifterna är sekretessbelagda.

I 3 mom. ska på motsvarande sätt som i 13 § 2 mom. föreskrivas om att den som får en teknisk anslutning innan anslutningen öppnas ska lämna utredning till den som öppnar anslutningen att skyddet av uppgifterna ombesörjs på behörigt sätt. Enligt 32 § i personuppgiftslagen ska den registeransvarige genomföra de tekniska och organisatoriska åtgärder som behövs för att skydda personuppgifterna mot obehörig åtkomst eller mot annan olaglig behandling också när det är fråga om en teknisk anslutning.

84 §. Försäkringsbolagets rätt att lämna ut uppgifter. Enligt paragrafen ska försäkringsbolaget ha rätt att trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter till i 53 § avsedda tillhandahållare av tjänster lämna sådana uppgifter om den skadelidandes vård och kostnader för den som är nödvändiga för utfärdandet av en betalningsförbindelse eller när ett försäkringsbolag begär ett sakkunnigutlåtande för avgörande av ett ersättningsärende. Detta motsvarar 21 c § i den gällande lagen, men till paragrafen har fogats rätt för försäkringsbolag att lämna ut sekretessbelagda uppgifter för att inhämta ett expertutlåtande, såsom ett utlåtande av en specialistläkare.

I 2 mom. ska ingå en informativ hänvisning till 30 kap. 3 § i försäkringsbolagslagen, där det föreskrivs allmänt om rätt hos försäkringsbolag att lämna ut uppgifter trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar som gäller utlämning av uppgifter.

85 §. Bevaring av handlingar i försäkringsbolaget. I den gällande trafikförsäkringslagen ingår inga bestämmelser om bevaring av handlingar i försäkringsbolaget. Med tanke på rättsskyddet och dataskyddet hos de skadelidande behöver det dock föreskrivas om saken i lagen. Enligt den föreslagna paragrafen ska försäkringsbolaget bevara handlingarna i enlighet med vad som föreskrivs i arkivlagen (831/1994). På förordnande av arkivverket ska försäkringsbolaget bevara handlingarna permanent. I övriga fall ska handlingar av olika slag ha olika långa bevaringstider.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska handlingar som gäller försäkringars giltighet och personskador bevaras i minst 100 år. Med handlingar som gäller försäkringars giltighet avses uppgifter om den period under vilken ett visst fordon har varit försäkrat i försäkringsbolaget. Handlingar som hänför sig till personskador ska avse alla uppgifter som hänför sig till de omständigheter i vilka en skada inträffat, rätten till ersättning och utbetalda ersättningar. Typiska handlingar som hänför sig till personskador är läkarutlåtanden och andra uppgifter om den skadelidandes hälsotillstånd. En lång bevaringstid är motiverad, eftersom skadepåföljderna vid vissa personskador kan framträda med fördröjning.

Enligt 1 mom. 2 punkten ska handlingar som gäller ändringssökande i skadeärenden bevaras i minst 50 år, om de inte enligt 1 punkten ska bevaras längre än detta. I praktiken ska bevaringstiden på 50 år således gälla handlingar i anslutning till ändringssökande vid saksador, eftersom handlingar i anslutning till personskador enligt 1 mom. omfattas av bevaringstiden på 100 år.

RP 123/2015 rd

Enligt 1 mom. 3 punkten ska övriga handlingar som hänför sig till genomförandet av trafikförsäkringslagen bevaras i minst 10 år. De handlingar som avses i punkten är t.ex. andra handlingar som gäller försäkring, såsom uppgift om försäkringens giltighet samt handlingar som hänför sig till saksador om de inte hänför sig till ett ärende, i vilket ändring har sökts.

I 2 mom. ska konstateras att bevaringstiden för en handling som gäller ersättning för trafikskada ska börja från det att ersättningsärendet blev anhängigt i försäkringsbolaget. Bevaringstiden för en handling som gäller en försäkring som tecknats enligt denna lag ska åter börja från det att handlingen i fråga har kommit in till försäkringsbolaget. Således ska t.ex. alla handlingar som gäller personskador bevaras i 100 år från det att ett skadeärende har blivit anhängigt, oberoende av när enskilda handlingar som hänför sig till skadan har kommit in till försäkringsbolaget.

86 §. Informationscentrum. I paragrafen ska föreskrivas om det informationscentrum som avses i direktivet och om dess rätt att få uppgifter. Till sitt sakinnehåll ska paragrafen i fråga om 1—4 mom. motsvara 14 f och 14 h § samt 14 h § 4 mom. i den gällande lagen. Paragrafens 5 mom., där det föreskrivs om informationscentrets rätt att få uppgifter, är nytt.

I 1 mom. ska föreskrivas om att Trafikförsäkringscentralen ska vara det informationscentrum som avses i direktivet och som samlar och distribuerar information på det sätt som anges i 2—4 mom.

I 2 mom. ska föreskrivas att Trafikförsäkringscentralen i de trafikskadefall som avses i 70 § ska ha skyldighet att samla in och distribuera information som har konsekvenser för erhållande av trafikskadeersättning samt att bistå sådana instanser att få uppgifter som har rätt till det. Bestämmelsen om insamlande och distribution av information ska ålägga Trafikförsäkringscentralen skyldigheten att se till att uppgifterna finns tillgängliga hos Trafikförsäkringscentralen oberoende av vilket register uppgifterna härstammar från. För ersättningstagaren är det väsentliga att uppgifter som härstammar från olika informationskällor finns tillgängliga på en och samma plats. I momentet uppställs också skyldighet för Trafikförsäkringscentralen att bistå dem som har rätt till information med att få de uppgifter som de behöver och som de har rätt att få.

I 3 mom. ska på ett uttömmande sätt de uppgifter uppräknas som Trafikförsäkringscentralen ska vara skyldig att samla in och distribuera för att sköta den uppgift som avses i 2 mom.

I 4 mom. ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens skyldighet att samarbeta med informationscentret i en annan EES-stat för att lämna ut eller skaffa i 3 mom. och 72 § avsedda uppgifter till den skadelidande. Samarbete mellan informationscentren är nödvändigt, för att man i det land där den skadelidande bor ska få reda på registernumret och försäkringsgivarens namn för ett fordon som är registrerat i en annan EES-stat.

I 5 mom. ska det föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens rätt få uppgifter av myndigheter och försäkringsbolag som ansvarar för anskaffning och upprätthållande av i 3 mom. avsedda uppgifter. De myndigheter som kommer i fråga är för närvarande Trafiksäkerhetsverket och Statskontoret. De som ansvarar för anskaffning och upprätthållande av uppgifter ska se till att uppgifterna finns tillgängliga för Trafikförsäkringscentralen i sju år från det att fordonet har avförts från registret och försäkringsavtalet har upphört.

87 §. Trafikförsäkringscentralens övriga uppgifter. I paragrafen ska föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens uppgifter till den del som det inte föreskrivs om dem tidigare i lagen.

RP 123/2015 rd

Enligt 1 mom. ska Trafikförsäkringscentralen vara nationell byrå för försäkringsbolagen. Nationell byrå har definierats i 2 § 14 punkten. Den nationella byrån ansvarar för behandling av ersättningsanspråk i skadefall som ett fordon med stadigvarande hemort inom en annan medlemsstats territorium har orsakat på dess territorium, samt garanterar ersättningsansvar som baserar sig på gröna kort som medlemsbolag utfärdat. Dessutom ska Trafikförsäkringscentralen enligt 1 mom. upprätta statistik över skadefall som ersatts utifrån trafikförsäkringen (trafikförsäkringsstatistik) samt över betalda ersättningar fordonsgruppsvis (riskundersökning). Genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet ska närmare bestämmelser om innehållet i riskundersökningen utfärdas.

I 2 mom. ska det föreskrivas om de uppgifter som Trafikförsäkringscentralen vid behov kan sköta utöver sina lagstadgade uppgifter. Enligt 2 mom. 1 punkten har Trafikförsäkringscentralen möjlighet att ingå internationella överenskommelser som hänför sig till genomförandet av trafikförsäkringen. Dessa kan vara bl.a. överenskommelser i vilka centralen åtar sig att ansvara för trafikskador som orsakats i Finland av fordon som förts in i landet för tillfälligt bruk och överenskommelser som grundar sig på samnordiska konventioner som gäller trafikförsäkring. Eftersom Finansinspektionen enligt lagen om Finansinspektionen har rätt att av Trafikförsäkringscentralen vid behov få alla uppgifter som behövs för övervakningen, föreslås det inte i lagen någon bestämmelse som motsvarar gällande 8 § 2 mom. i trafikförsäkringsförordningen, där Trafikförsäkringscentralen åläggs skyldigheten att lämna Finansinspektionen uppgifter om överenskommelser där den åtar sig att ansvara för skador som orsakas av fordon som förts in i Finland.

Enligt 2 mom. 2 punkten får Trafikförsäkringscentralen bemyndiga en representant att sköta uppgifterna hos skaderegleringsrepresentanten enligt gröna kort-avtal som centralen ingått. För närvarande har Trafikförsäkringscentralen avtalat med Finansinspektionen om att den kan bemyndiga representanter att handla på dess vägnar. I fortsättningen är det dock motiverat att föreskriva på lagnivå om rätten att utfärda bemyndiganden. Trots bemyndigandet har Trafikförsäkringscentralen sistahandsansvaret för verksamheten hos de representanter som den bemyndigar och för behandlingen av skador som utomlands registrerade fordon orsakar i Finland. Representanten ska i uppdragsavtalet åta sig skyldigheten att handla i enlighet med trafikförsäkringslagen, de förordningar och andra föreskrifter som utfärdats med stöd av den, såsom föreskrifter av Finansinspektionen samt i enlighet med gröna kort-avtalet. Representanten får t.ex. inte med avvikelse från trafikförsäkringslagen komma överens om en engångsersättning till den skadelidande för arbetsoförmögenhet som en trafikskada orsakat, utan en ersättning för tillfälligt eller bestående inkomstbortfall ska så gott som utan undantag betalas i enlighet med 34 § 3 mom. som en fortlöpande ersättning. Representanten är också skyldig att iaktta god försäkringssed och de rekommendationer som gäller ersättningsverksamhet som centralen gett honom eller henne. Representanten får inte delegera sitt bemyndigande till någon annan. Trafikförsäkringscentralen får i uppdragsavtalet även uppställa andra tilläggsvillkor än de som föreskrivs i lagen. För närvarande har det av representanter bl.a. förutsatts en ansvarsförsäkring på en miljon euro. Trafikförsäkringscentralen får upphäva ett uppdragsavtal, om uppdragstagaren inte iakttar villkoren i lagen eller avtalet. Därför ska det i avtalet också fastställas närmare under vilka förutsättningar avtalet kan upphävas. Finansinspektionen övervakar att den tvingande lagstiftningen i Finland iakttas av de utländska försäkringsbolag som är skaderegleringsrepresentanternas uppdragsgivare och av Trafikförsäkringscentralen, oberoende av om försäkringsbolaget i Finland bedriver verksamhet direkt eller genom en representant som försäkringsbolaget eller Trafikförsäkringscentralen utsett. Sålunda utsträcker sig Finansinspektionens övervakningsbemyndigande också till gröna kort-representanter, trots att de inte direkt är samfund som står under Finansinspektionens övervakning.

Enligt 2 mom. 3 punkten får Trafikförsäkringscentralen bevilja gräns- och förflyttningsförsäkringar när försäkringsbolagen vägrar bevilja dem.

I 2 mom. 4 punkten ska det konstateras att Trafikförsäkringscentralen får sköta andra uppgifter som främjar genomförandet och utvecklandet av trafikförsäkringslagstiftningen eller trafiksäkerheten. Dessa uppgifter ska sålunda i sista hand vara sådana som centralens medlemmar får besluta om. Trafikförsäkringscentralen får åta sig skötseln av även andra uppgifter än dem som anges i lagen under förutsättning att det är fråga om verkställandet av trafikförsäkringssystemet eller om utvecklandet av trafiksäkerheten. Dessutom förutsätts att tjänsterna finns tillgängliga för alla medlemmar, om det inte är fråga om serviceuppgifter som avses i 5 punkten. Med stöd av bestämmelsen får Trafikförsäkringscentralen t.ex. förmedla gränsförsäkringspremier från Tullen till försäkringsbolagen, behandla och betala på försäkringsbolagens vägnar de ersättningar som grundar sig på gränsförsäkringar som de har beviljat, ordna utbildningstillfällen om trafikförsäkring eller ge sina medlemmar rekommendationer för att undvika förfaranden som står i strid med god försäkringssed. Trots att Trafikförsäkringscentralens uppgift inte är och uttryckligen inte kan vara att bedriva intressebevakning för försäkringsbolagen, hindrar inte lagen att utvecklande av lagstiftningen behandlas i centralens organ och att centralen framför sina medlemmars ståndpunkter till myndigheterna. Vid bedömningen av omfattningen av försäkringsbolagens samarbete ska också de restriktioner beaktas som konkurrenslagstiftningen uppställer.

Trafikförsäkringscentralen har i lagstiftningen också getts andra uppgifter än uppgifter som hänför sig till verkställande av trafikförsäkring. Dessa uppgifter hänför sig till främjande av trafiksäkerheten. Trafikförsäkringscentralen har i uppgift att på det sätt som föreskrivs i 3 och 12 § i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001) sköta om uppgifter i anslutning till utredning av väg- och terrängtrafikolyckor och föra ett trafikolycksdataregister. För denna verksamhet har Trafikförsäkringscentralen fått finansiering genom den trafiksäkerhetsavgift som försäkringsbolagen betalar.

I 2 mom. 5 punkten ska det föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens serviceuppgifter. Trafikförsäkringscentralen får utöver verkställande och utvecklande av trafikförsäkringssystemet också sköta andra uppgifter. Med serviceuppgifter avses tjänster som Trafikförsäkringscentralen på begäran tillhandahåller medlemsbolag eller andra instanser. Serviceuppgiften får dock inte stå i konflikt med centralens grundläggande uppgift eller försämra skötseln av centralens övriga uppgifter. Trafikförsäkringscentralen får t.ex. handla för att utjämna stora skador, och fungera såsom kontaktorgan för de försäkringsbolag som önskar detta. Den avgift som tas ut för tjänsten ska täcka de kostnader som uppstår av den. Sådana medlemsbolag som inte begärt tjänsten behöver inte finansiera kostnaden för en sådan serviceuppgift. Bestämmelsen möjliggör också att centralen tillhandahåller administrativa tjänster till andra samfund inom försäkringsbranschen.

Enligt 3 mom. får Trafikförsäkringscentralen inte vägra bevilja en gräns- eller förflyttningförsäkring som ansökts hos den, om ett försäkringsbolag har vägrat bevilja en sådan med stöd av den möjlighet som ges i föreslagna 17 § 3 mom.

88 §. Utlämnande av uppgifter till Trafikförsäkringscentralen. I 1 mom. ska föreskrivas att försäkringsbolag har rätt att till Trafikförsäkringscentralen utlämna uppgifter som omfattas av sekretess för att verkställa ett bolags regressrätt. Bestämmelsen behövs, eftersom den rätt som föreskrivs i 30 kap. 3 § i försäkringsbolagslagen för försäkringsbolag att lämna ut uppgifter till andra försäkringsbolag för utövande av regressrätten, inte gäller Trafikförsäkringscentralen. Dessutom ska försäkringsbolag ha rätt att lämna ut uppgifter till Trafikförsäkringscentralen för utförande av de uppgifter som föreskrivs i 29 § i trafikförsäkringslagen. Bestämmelsen behövs, för att försäkringsbolag ska kunna utlämna uppgifter i fall av försummelse av försäkringsplikten.

I 2 mom. ska det föreskrivas om försäkringsbolagets skyldighet att skicka de uppgifter till Trafikförsäkringscentralen kalenderårsvis för upprättande av den trafikskadestatistik och riskundersökning som avses i 87 § 1 mom., trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter. De utlämnade uppgifterna kan t.ex. vara uppgifter i fordonstrafikregistret som individualiserar fordonet, uppgifter om tidpunkten för en trafikskada, uppgifter om förarens ålder och bostadsort samt uppgifter om ersättningar som betalats från försäkringar. Dessutom ska försäkringsbolaget trots sekretessbestämmelserna ge Trafikförsäkringscentralen uppgifter som behövs för i 4 § i lagen om Pensionskyddscentralen (397/2006) avsedd statistisk verksamhet, forskning och utveckling.

I 3 mom. ska föreskrivas att genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet ska utfärdas närmare bestämmelser om hur och när de uppgifter som behövs för upprättande av trafikskadestatistik och utförande av riskundersökningen ska lämnas till Trafikförsäkringscentralen.

89 §. Finansinspektionens statistikundersökning. Finansinspektionen har årligen publicerat en utredning över trafikförsäkringsbolagens lönsamhet. Undersökningen är viktig vid bedömningen av om försäkringspremierna är skäliga enligt 21 § 2 mom. Enligt paragrafen ska Finansinspektionen årligen publicera en utredning av vilken respektive försäkringsbolags realiserade resultat för trafikförsäkringen framgår för minst fem föregående kalenderår.

90 §. Trafiksäkerhetsverkets anmälningsplikt. Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen 7 § 2—4 mom. i den gällande trafikförsäkringsförordningen. Bestämmelsen i 5 mom. om att Finansinspektionen får meddela närmare föreskrifter om innehållet i anmälan ska inte införas i den nya lagen. I 1 mom. ska föreskrivas om de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket ska ge försäkringsbolagen.

I 2 mom. ska föreskrivas en skyldighet för Trafiksäkerhetsverket att skicka en anmälan till Trafikförsäkringscentralen, om ett fordon inte har haft försäkring från tidpunkten då fordonet övergått till ny ägare eller innehavare. Ett undantag i denna regel ska vara att ingen anmälan dock behöver skickas, om den nya försäkringens giltighet har inträtt inom sju dagar från registeranteckningen om övergången till en ny ägare.

91 §. Tullens skyldigheter. Fordon som förs in i Finland för tillfälligt bruk ska enligt direktivet ha en gällande trafikförsäkring, vars giltighet påvisas genom ett grönt kort. I enlighet med 1 mom. ska Tullen övervaka att fordon som för tillfälligt bruk förs in i Finland från någon annan stat än en EES-stat, dvs. från en tredjestat, har en i 7 § avsedd gränsförsäkring. Tullens övervakning ska inte gälla sådana fordon vars stadigvarande hemort är på området för en annan EES-stat, men som förs in i Finland för tillfälligt bruk från ett tredjeland. Enligt 24 § i gränsbevakningslagen (578/2005) kan Gränsbevakningsväsendet på begäran av en behörig tullman i samband med en gränskontroll utföra tullövervakning på ett övergångsställe. Sålunda kan Gränsbevakningsväsendet på begäran av Tullen vid ett gränsovergångsställe utföra den kontroll som hör till Tullens uppgifter att övervaka uppfyllandet av försäkringsplikten. Den övervakning av uppfyllandet av försäkringsplikten som utförs i samband med tullövervakning genom gränsbevakningsväsendets försorg förutsätter dock att gränsbevakningsväsendet och tullen kommer överens om saken på de gränsovergångsställen där Tullen annars sköter tullövervakningen.

Om ett fordon som förs in i landet inte har ett grönt kort eller en gränsförsäkring ska Tullen enligt föreslagna 2 mom. ta ut en försäkringspremie för en gränsförsäkring enligt 7 § för den tid som fordonet avses bli använt i Finland eller i en annan EES-stat. Tullen utfärdar då intyg över gränsförsäkringar som är giltiga i EES-stater.

I 3 mom. ska föreskrivas om fall där fordonet har använts i Finland under en längre tid än det som meddelades till tullen vid införseln. I sådana fall har gränsförsäkringens premie inte heller betalats för hela den tid som förutsatts i 1 mom. Tullen ska då i samband med utförseln uppbära försäkringspremie för en månad och utfärda ett nytt gränsförsäkringsintyg..

Enligt 4 mom. övervakar Tullen som en del av den övriga tullövervakning som den utför att fordon med hemort i ett tredjeland som förs in i Finland från en annan EES-stat för tillfälligt bruk har en giltig trafik- eller gränsförsäkring. Artikel 4 i direktivet hindrar Tullen från att systematiskt kontrollera sådana fordons trafikförsäkringar vars stadigvarande hemort är på någon annan medlemsstats territorium, liksom också sådana fordons trafikförsäkringar vars stadigvarande hemort är på ett tredjeland territorium, men som kommer till deras område från en annan medlemsstats territorium. Kontroll av försäkringar ska således vid behov utföras som en del av annan tullövervakning på annat sätt än som regelbunden övervakning och syftet får inte uteslutande vara att kontrollera försäkringar.

Enligt 5 mom. ska Tullen redovisa för de avgifter som den tagit ut med stöd av denna paragraf till Trafikförsäkringscentralen.

92 §. Försäkringsbolagets likvidation eller konkurs. I 92—94 § i lagen ska införas bestämmelser om försäkringsbolagens garantiavgift i syfte att trygga de skadelidandes ställning vid eventuell konkurs av ett försäkringsbolag. Dessutom ska i samband med detta i 74 § 3 mom. i lagen ingå en bestämmelse om Trafikförsäkringscentralens regressrätt. Paragrafen motsvarar det som föreskrivs i 17, 19 b och 19 e § i den gällande lagen om att försäkringen upphör om försäkringsbolaget försätts i likvidation eller konkurs och om försäkringstagarens skyldighet att teckna en ny försäkring och om vissa Trafikförsäkringscentralens skyldigheter.

93 §. Försäkringstagarens tillskottsplikt. I paragrafen ska det föreskrivas om tilläggsavgift som ingår i garantisystemet. Bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs i 19 c § i den gällande lagen med undantag för vissa språkliga preciseringar och hänvisningen i 4 mom. till rättelagen, vilken ska preciseras så att den motsvarar rättelagens ändrade bestämmelser.

94 §. Garantiavgift som påförs för försäkringsbolag. I paragrafen ska föreskrivas om den garantiavgift som ska bestämmas för försäkringsbolag i anslutning till garantisystemet. Bestämmelsen ska motsvara 19 d § i den gällande lagen med undantag för vissa språkliga och terminologiska preciseringar och hänvisningen i 3 mom. till rättelagen som ska preciseras så att den motsvarar den ändrade bestämmelsen.

95 §. Tjänsteansvar. I 118 § i grundlagen föreskrivs om ansvar för ämbetsåtgärder. Tjänsteansvaret innehåller både skadeståndsrättsligt och straffrättsligt ansvar. När en offentlig förvaltningsuppgift ges åt någon annan än en myndighet ska enligt grundlagsutskottets ställningstaganden i lag sörljas för att det i fråga om dessa uppgifter på den som sköter uppgiften tillämpas samma bestämmelser som när motsvarande uppgifter handhas med myndighetsansvar (GrUU 5/2010 rd, GrUU 3/2009 rd, GrUU 1/2008 rd). Därför ska det i paragrafen föreskrivas att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på anställda vid försäkringsbolag och Trafikförsäkringscentralen och på styrelseledamöterna när de utför uppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om straffrättsligt ansvar finns i 40 kap. i strafflagen, där det i 12 § 1 mom. föreskrivs att bestämmelser som gäller tjänstemän också tillämpas på personer som utövar offentlig makt.

I paragrafen ska också införas en informativ hänvisning till skadeståndslagen. Bestämmelsen i 3 kap. 2 § i skadeståndslagen om vållande hos den som utövar offentlig makt ska utöver offentliga samfund också tillämpas på andra samfund när de på basis av lag, förordning eller ett bemyndigande i en lag sköter en offentlig uppgift och i denna uppgift använder offentlig makt.

Enligt paragrafen är ett offentligt samfund skyldigt att i samband med användning av offentlig makt ersätta skada som uppstått av fel eller försummelse. Ansvar föreligger dock endast när de krav blivit åsidosatta som med hänsyn till verksamhetens art och ändamål skäligen kan ställas på fullgörandet av åtgärden eller uppgiften. En arbetstagares skadeståndsansvar i samband med skötseln av en offentlig förvaltningsuppgift bestäms enligt bestämmelserna i 4 kap. i skadeståndslagen.

8 kap. **Ikraftträdande**

96 §. *Ikraftträdande.* Tillräckligt med tid måste reserveras för lagens ikraftträdande för att göra ändringar i försäkringsbolagens, Trafikförsäkringscentralens och Statskontorets datasytem, för att informera om lagändringarna, för att ändra försäkringsvillkoren, förfarandena och marknadsföringsmaterialet och för utbildning av personalen. Praxis i anslutning till bokföring och fördelningssystemet talar för årsskiftet som tidpunkt för ikraftträdandet. Därför föreslås att lagen ska träda i kraft vid ingången av ett kalenderår och cirka ett år efter att lagen blivit stadfäst.

De bestämmelser i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar som motsvarar bestämmelserna i 4 kap. om ersättning för sjukvårdskostnader träder i kraft den 1 januari 2016. Det är viktigt både för försäkringsbolagen och för verksamhetsenheterna inom hälso- och sjukvården att de till denna del kan tillämpa i fråga om båda lagstadgade försäkringarna bestämmelser med samma innehåll. Därför föreslås att bestämmelserna i 4 kap. dock ska träda i kraft så snart som möjligt efter att de blivit godkända och stadfästa.

97 §. *Lagstiftning som ska upphävas.* Genom den nya lagen ska den gällande trafikförsäkringslagen och lagen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån upphävas. Samtidigt blir också de förordningar och föreskrifter upphävda som utfärdats med stöd av den gamla trafikförsäkringslagen samt förordningen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån som utfärdats med stöd av lagen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån.

För närvarande ingår bestämmelser om Tullens uppgifter i fråga om trafikförsäkringar för fordon som förs in i landet för tillfälligt bruk i en förordning (social- och hälsovårdsministeriets förordning om tullverkets åligganden vid trafikförsäkring av motorfordon som införts till landet för tillfälligt bruk 456/1995). Bestämmelserna om de rättigheter och skyldigheter som föreskrivs i förordningen ska vara på lagnivå, varför det föreslås att förordningen ska upphävas och motsvarande reglering ska överföras till trafikförsäkringslagen.

98 §. *Hänvisningar till tidigare lag.* Enligt paragrafen ska hänvisningar som ingår i andra lagar och i bestämmelser som utfärdats med stöd av dem till den trafikförsäkringslag som ska upphävas efter ikraftträdandet av den nya trafikförsäkringslagen gälla den lagen.

99 §. *Övergångsbestämmelser.* Den nya trafikförsäkringslagen ska tillämpas på försäkringar där försäkringsavtalet ingåtts efter lagens ikraftträdande.

I 1 mom. ska föreskrivas om tillämpning av lagen på fortlöpande försäkringar. Om avtalet har ingåtts innan lagen trädde i kraft, ska den nya lagen tillämpas från och med början av närmast följande försäkringsperiod. Bestämmelsen ska således gälla alla fortlöpande trafikförsäkringar.

Enligt den grundläggande principen i skadestånds- och försäkringsrätten bestäms ersättningsansvaret i enlighet med den lagstiftning som var i kraft när skadefallet inträffade, varför lagändringarna inte till denna del kan sättas i kraft retroaktivt. Därför ska det i 3 mom. konstateras att på skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser

som gällde vid ikraftträdandet. Denna huvudregel gäller främst bestämmelserna om ersättning för skador, men också bestämmelserna om finansiering av ersättningarna och om ersättningsförfarandet, om inte något annat föreskrivs nedan. Om t.ex. en trafikolycka har inträffat innan lagen trädde i kraft ska ersättning för personskada som orsakats av trafikolyckan bedömas utifrån den tidigare lagen, trots att skadans konsekvenser först skulle framkomma efter ikraftträdandet av den föreslagna lagen.

Det är ändamålsenligt att vissa bestämmelser som gäller ersättningsförfarandet också gäller skadefall som inträffat innan lagen trädde i kraft. Därför ska det konstateras i mom. att med avvikelse från huvudregeln i 2 mom. ska bestämmelserna i 60, 62—68 § också tillämpas på trafikskador som inträffat innan denna lag trädde i kraft. Dessutom ska 75 § 2 mom. punkterna 2—5 också tillämpas på trafikskador som inträffat före denna lags ikraftträdande. I posterna som avses i den hänvisade paragrafen är det fråga om gällande reglering enligt vilken ersättningar som betalas för tidigare inträffade skadefall delvis eller helt finansieras genom fördelningssystemet. I 4 mom. ska det föreskrivas att 27—29 § ska tillämpas på de försumelsefall som är anhängiga när lagen träder i kraft och i vilka Trafikförsäkringscentralen ännu inte meddelat beslut. I dessa anhängiga fall ska sålunda det nya förfarandet iaktas där Statskontoret genom sitt beslut avgör ärenden som gäller försumelseavgift. Trafikförsäkringscentralen ska inte efter att lagen trätt i kraft meddela beslut som gäller försumelse och inte heller bestämma försumelseavgift, trots att ärendet skulle ha varit anhängigt redan innan lagen trädde i kraft.

Enligt den föreslagna 75 § 2 mom. punkt 1 ska ersättningskostnaderna som orsakas av skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för i fortsättningen inkluderas i de kostnader som ska täckas genom fördelningssystemet. Paragrafen i fråga skulle gälla bara trafikskador som inträffat efter lagens ikraftträdande. Ersättningskostnaderna som orsakas av skador som inträffat före den nya lagens ikraftträdande som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för har tecknats i försäkringsbolagens ansvarsskuld och de tillgångar som behövts för det har tagits ut som premieinkomster från trafikförsäkringstagarna. Ersättningsansvaret förminskas så småningom i takt med att ersättningarna betalas ut. Därför är det nödvändigt i övergångsbestämmelserna föreskriva om hur ersättningsansvaret definieras och delas mellan de bolag som är Trafikförsäkringscentralens medlemmar.

I fråga om de skadefall som inträffat före lagen trätt i kraft, som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för och som den ännu inte har ersatt i sin helhet, ska Trafikförsäkringscentralen enligt 5 mom. fortfarande beräkna ett belopp som motsvarar ersättningsansvaret som bestäms enligt försäkringsbolagslagen, samt dela beloppet mellan de försäkringsbolag som är Trafikförsäkringscentralens medlemmar i ett förhållande som motsvarar premieinkomsten från trafikförsäkringen enligt resultaträkningen under föregående kalenderår. De bolag som är medlemmar i Trafikförsäkringscentralen ska bokföra den i 5 mom. avsedda andelen av ersättningsansvaret i sin ansvarsskuld. Detta motsvarar det som föreskrivs om saken i 31 § i förordningen med stadgar om trafikförsäkringscentralen. Dessutom föreskrivs det i 5 mom. att Trafikförsäkringscentralen ska, om ett försäkringsbestånd har överlåtits från ett försäkringsbolag till ett annat till följd av delning eller överlåtelse av försäkringsbeståndet, bestämma en andel av ersättningsansvaret som motsvarar de överlåtna försäkringarna vid tidpunkten för överlåtelsen. Det försäkringsbolaget som har övertagit beståndet ansvarar för denna andel. Syftet är att garantera att överlåtelse av försäkringsbestånd inte ska förvränga andelen av det ovannämnda ersättningsansvaret som bolagen ansvarar för.

Beloppet, som motsvarar försäkringsbolagens ersättningsansvar för de skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för och som ännu inte har ersatts i sin helhet, är cirka 400 miljoner euro. Beloppet minskas relativt långsamt. Enligt uträkningar som Trafikförsäkringscentralen har gjort skulle ungefär hälften av beloppet finnas kvar om tio år, ungefär en tredjedel om 15

år och ännu en fjärdedel om 20 år. I framtiden är det skäl att överväga i fall det skulle finnas orsak att upphäva den här delen av övergångsbestämmelsen. Då skulle alla skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för behandlas enligt det sätt som föreskrivs i 75 § 2 mom. oberoende vilket år skadan hände.

1.2 Lagen om Trafikförsäkringscentralen

1 §. Trafikförsäkringscentralen. I 1 mom. ska konstateras att Trafikförsäkringscentralen är ett gemensamt organ för verkställande och utveckling av trafikförsäkring. Bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens uppgifter finns i trafikförsäkringslagen (/) och lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001). Trafikförsäkringscentralen är inte ett försäkringsbolag eller t.ex. en förening som avses i föreningslagen. På Trafikförsäkringscentralen kan sålunda inte försäkringsbolagslagen eller föreningslagen tillämpas, utan det föreslås att det ska föreskrivas separat om finansiering och förvaltning av centralen i den lag som nu ska utfärdas. Enligt lagen om Finansinspektionen (878/2008) utövar Finansinspektionen tillsyn över Trafikförsäkringscentralens verksamhet. Därför behövs det inte i lagen något omnämnande som motsvarar 17 § 2 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen.

I 2 mom. ska det konstateras att det i denna lag föreskrivs om försäkringsbolags och Statskontorets skyldighet att höra till Trafikförsäkringscentralen samt om finansiering av centralens verksamhet och om dess förvaltning.

2 §. Trafikförsäkringscentralens medlemmar. Enligt paragrafen ska alla försäkringsbolag som bedriver försäkring enligt trafikförsäkringslagen, liksom också för närvarande, ingå som medlemmar i Trafikförsäkringscentralen. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 17 § 1 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen. Skyldigheten gäller både finländska försäkringsbolag och de utländska försäkringsbolag som försäkrar sådana fordon som enligt definitionen i 2 § 9 punkten i den nya trafikförsäkringslagen har stadigvarande hemort i Finland. Skyldigheten att höra till Trafikförsäkringscentralen gäller sålunda också utländska försäkringsbolag vars hemort är i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (utländskt EES-försäkringsbolag) och som från en filial i Finland eller ett utländskt verksamhetsställe med stöd av s.k. fritt tillhandahållande av försäkringstjänster bedriver trafikförsäkring i Finland. Eftersom ovan nämnda huvudregel innefattar försäkringsbolag vars hemort finns i en annan EES-stat, är det onödigt att i den nya lagen införa ett omnämnande om saken enligt 7 § 3 mom. i den gällande lagen.

För närvarande kan endast försäkringsbolag vara medlemmar i Trafikförsäkringscentralen. När Statskontoret sköter skador som orsakats av fordon som är i statens ägo, är dess ställning som ersättare av trafikskador av samma typ som hos försäkringsbolag. Därför föreslås att också Statskontoret ska höra till Trafikförsäkringscentralen. Detta ska endast gälla medlemskap i Trafikförsäkringscentralen. Statskontoret ska sålunda fortsättningsvis inte höra till det internationella s.k. gröna kort-systemet som försäkringsbolagen administrerar.

3 §. Ansvar för Trafikförsäkringscentralens kostnader. Enligt 1 mom. ska de försäkringsbolag som är medlemmar ansvara för Trafikförsäkringscentralens kostnader. Statskontorets kostnadsandel ska beräknas enligt hur stor andel av Trafikförsäkringscentralens driftkostnader som bedöms bli allokerade på Statskontoret. Statskontoret ska bara ansvara för de kostnader som hänför sig till verkställandet av Statskontorets uppgifter enligt trafikförsäkringslagen, vilka i praktiken ansluter sig till ersättningsverksamhet.

Med beaktande av bestämmelserna i direktivet kan försäkringsbolagen inte i lag föreskrivas vara ansvariga för andra kostnader än sådana som hänför sig till verkställandet av trafikförsäkring. I momentet ska det därför konstateras att centralens medlemmar dock inte ska vara an-

svariga för de kostnader som uppstår för Trafikförsäkringscentralen av de uppgifter som centralen getts i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. Trafikförsäkringscentralen kan få finansiering för denna verksamhet genom intäkter från trafiksäkerhetsavgiften.

Enligt 2 mom. ska Trafikförsäkringscentralens medlemmar årligen betala en avgift för att täcka de kostnader som föranleds av dess verksamhet. Statskontorets kostnadsandel ska beräknas enligt storleken på den andel av Trafikförsäkringscentralens driftskostnader som bedöms bli allokerade på Statskontoret. De övriga medlemmarna täcker den överskjutande delen i förhållande till deras försäkringspremieinkomst. Med försäkringspremieinkomst avses premieinkomst från trafikförsäkringen enligt resultaträkningen.

I 3 mom. ska föreskrivas om kostnaderna i situationer där ett försäkringsbolag lägger ned sin trafikförsäkringsverksamhet och utträder ur Trafikförsäkringscentralen. Eftersom ett försäkringsbolag måste höra till Trafikförsäkringscentralen när det har rätt att bedriva trafikförsäkring, är det inte möjligt att utträda ur centralen under denna tid. Om ett försäkringsbolag beslutar lägga ned bedrivandet av trafikförsäkringsverksamhet, eller om Finansinspektionen återkallar bolagets koncession eller förbjuder bolaget från att i Finland bedriva fritt tillhandahållande av försäkringstjänster, kan bolaget efter egen anmälan utträda ur centralen. Ett försäkringsbolag som utträtt ur Trafikförsäkringscentralen ska betala till centralen de avgifter som avses här i 1 och 2 mom. ända till dagen för utträdet. Om ett försäkringsbolag som förskott har betalat mer än dess slutliga avgift, ska Trafikförsäkringscentralen utan dröjsmål återbetala den andel som betalats för mycket till det bolag som utträtt.

4 §. Bestämmande och uttag av avgifter som motsvarar kostnadsandelen. I 1 mom. ska föreskrivas att Trafikförsäkringscentralen ska bestämma de avgifter som motsvarar medlemmarnas kostnadsandelar vilka ska betalas till centralen och den ska ha rätt att debitera förskottsbetalning av medlemmarna. Enligt 2 mom. ska närmare bestämmelser om beräkning av medlemsförsäkringsbolagens och Statskontorets kostnadsandelar och om deras verkställande utfärdas i de kostnadsfördelningsgrunder som social- och hälsovårdsministeriet fastställer på förslag av Trafikförsäkringscentralen. Enligt 3 mom. när ett medlemsbolag inte kan betala sin avgift eller förskott på avgiften, ska det obetalade beloppet fördelas för betalning av de andra medlemsbolagen på det sätt som anges i 3 § 2 mom. Enligt 4 mom. är avgiften direkts utsökbar. Bestämmelser om indrivning av den finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter. I fråga om obetalt kapital ska också dröjsmålsränta debiteras.

5 §. Serviceavgifter. I paragrafen ska det föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens rätt att ta ut en serviceavgift för kostnader som orsakats av skötseln av i 87 § 2 mom. 5 punkten avsedda serviceuppgifter. Den avgift som tas ut för tjänsten ska täcka de kostnader som uppstår av den. Om Trafikförsäkringscentralen tillhandahåller i paragrafen avsedda tjänster till sina medlemmar, ska den kostnad som orsakas av tjänsten inte behöva betalas av ett sådant medlemsbolag som inte har begärt tjänsten. Med stöd av bestämmelsen kan Trafikförsäkringscentralen också tillhandahålla tjänster till andra samfund inom försäkringsområdet, såsom t.ex. Patientförsäkringscentralen.

6 §. Organ. I paragrafen ska det föreskrivas om Trafikförsäkringscentralens organ, vilka på samma sätt som i nuläget ska vara allmänna mötet, styrelsen och verkställande direktören.

7 §. Allmänna mötet och dess uppgifter. Enligt 1 mom. ska allmänna mötet vara Trafikförsäkringscentralens högsta beslutsfattande organ, varför dess ställning ska motsvara ställningen hos t.ex. ett aktiebolags bolagsstämma. Varje medlem i Trafikförsäkringscentralen ska ha rätt att delta i och yttra sig på allmänna mötet. Bestämmelsen har som syfte att säkerställa att också de medlemmar vars rösträtt är liten och som inte har möjlighet att få en representant i

styrelsen, får möjlighet att bli hörda. Allmänna möten kan ordnas under verksamhetsperioden enligt behov. I stadgarna kan också införas en bestämmelse om antalet möten och deras tidpunkter.

I 2 mom. ska allmänna mötets uppgifter räknas upp. Det föreslås att allmänna mötet ska ha i uppgift att godkänna det förslag till stadgar för centralen som ska ges till social- och hälsovårdsministeriet, att fastställa föregående års bokslut och att besluta om de åtgärder som räkenskaperna ger anledning till, att bevilja ansvarsfrihet för styrelseledamöter och verkställande direktören, att besluta om följande års verksamhetsplan och budget, att välja styrelseledamöter och deras suppleanter samt revisorer. Utöver dessa i lagen angivna obligatoriska uppgifter ska allmänna mötet behandla övriga ärenden som enligt centralens stadgar är ärenden som hör till allmänna mötet.

8 §. Beslutförhet, röstetal och beslutsfattande i allmänna mötet. Enligt 1 mom. ska allmänna mötet vara beslutfört om minst hälften av röstetalet är företrätt på mötet.

I 2 mom. ska föreskrivas om röstetalet hos medlemmarna i allmänna mötet. Varje medlem ska ha en röst. Dessutom har medlemmarna sammanlagt 1 000 röster som fördelas mellan medlemmarna i förhållande till respektive försäkringsbolags senast kända försäkringspremieinkomst för i Finland bedrivna trafikförsäkring enligt resultaträkningen för det kalenderåret och Statskontorets kalkylerade premieinkomst. En medlem får i mötet rösta med högst en tredjedel av det röstetal som är företrätt i mötet. Eftersom Statskontoret inte på samma sätt som försäkringsbolagen har premieinkomster, ska för dess del användas en kalkylerad premieinkomst.

Enligt 3 mom. blir allmänna mötets beslut det förslag som understöds av över hälften av de avgivna rösterna. Vid val anses den vald som har fått de flesta rösterna. Om rösterna faller lika vid val avgörs valet genom lottdragning och andra röstningar enligt ordförandes röst.

9 §. Styrelsens sammansättning och dess uppgifter. Enligt 1 mom. ska styrelsen sörja för Trafikförsäkringscentralens förvaltning och för att verksamheten ordnas på lämpligt sätt, samt använda högsta beslutanderätt i ärenden som inte hör till allmänna mötets beslutanderätt. Styrelsens uppgifter ska fastställas genom en allmän behörighetsbestämmelse. Liksom också i andra bolagsrättsliga lagar är det inte ändamålsenligt att på ett uttömmande sätt räkna upp styrelsens uppgifter i lagen, eftersom de ändras med tiden. Styrelsen ska också vid behov kunna delegera sin behörighet till verkställande direktören samt till direktörer och andra funktionärer.

I 2 mom. föreslås att det i styrelsen ska ingå minst fem ledamöter. Styrelsen ska också fortfarande själv välja ordförande och vice ordförande. Enligt 3 mom. ska det som föreskrivs i denna lag om ordförande, också gälla för vice ordförande.

10 §. Behörighetskrav för styrelseledamöter. I 1 mom. ska föreskrivas om de personer som inte är behöriga att vara styrelseledamöter i Trafikförsäkringscentralen. En styrelseledamot kan inte vara en omyndig person eller en person som försatts i konkurs och inte heller en person som meddelats näringsförbud.

I 2 mom. ska särskilt föreskrivas för det första om behörighet för en enskild styrelseledamot och för det andra om hela styrelsens behörighet bedömt som helhet. Enligt paragrafen ska styrelseledamöterna ha den yrkeskompetens och erfarenhet som skötseln av uppgiften kräver. Av en enskild ledamot ska inte krävas allmän kännedom om försäkringsverksamhet, utan kravet ska vara uppfyllt när hela styrelsen bedöms som helhet. Förslagets syfte är att man till styrelsen ska kunna välja sådana medlemmar som har den specialsakkunskap som behövs i Trafikförsäkringscentralens verksamhet. Paragrafen motsvarar vad som föreskrivs i 6 kap. 4 § 1 och 3 mom. i försäkringsbolagslagen om styrelseledamöternas behörighet.

11 §. Beslutförhet och jäv hos styrelsen. Enligt 1 mom. ska styrelsen vara beslutför när mötets ordförande och minst hälften av de övriga ledamöterna är närvarande. Beslutet blir åsikten hos styrelsens majoritet. Om rösterna faller lika blir beslutet den åsikt som ordförande understöder.

Enligt 2 mom. är en styrelseledamot jävig i ett ärende som gäller enskilda intressen med anknytning till styrelseledamoten eller en sammanslutning där han eller hon är styrelseledamot, verkställande direktör eller funktionär. Med en sammanlutnings s privata fördel ska enbart avses ärenden som hänför sig till sammanslutningens och Trafikförsäkringscentralens inbördes förhållande till skillnad från ärenden som gäller alla Trafikförsäkringscentralens medlemmar.

12 §. Verkställande direktören. Enligt 1 mom. ska till verkställande direktörens uppgifter höra att sköta Trafikförsäkringscentralens löpande förvaltning i enlighet med de anvisningar och föreskrifter som styrelsen gett. Verkställande direktörens uppgifter har fastställts på allmän nivå och grunderna för detta är desamma som framförts vid 9 § i fråga om fastställandet av styrelsens uppgifter.

I 2 mom. ska föreskrivas om behörighetskrav för verkställande direktören, vilka motsvarar vad som föreskrivs i 10 § i denna lag om behörighet och jäv hos styrelseledamöter. Av verkställande direktören krävs således bl.a. allmän kännedom om försäkringsverksamhet.

13 §. Rätt att få ett ärende behandlat av allmänna mötet. I paragrafen ska föreskrivas om rätt hos medlem i Trafikförsäkringscentralen att få ett beslut av styrelsen hänskjutet till allmänna mötet inom 14 dagar från den dag då beslutet fattades. Möjligheten att hänskjuta ett beslut till allmänna mötet för avgörande är viktig i synnerhet med tanke på rättsskyddet hos mindre försäkringsbolag. Beslut som gäller ersättning för trafikskador ska dock inte underställas allmänna mötet.

14 §. Bokföring, bokslut och verksamhetsberättelse. I paragrafen ska för klarhetens skull föreskrivas att bokföringen och bokslutet ska upprättas i enlighet med bokföringslagen. Också bokföringsförordningen (1339/1997) som utfärdats med stöd av bokföringslagen ska iakttas. Eftersom verksamhetsberättelsen enligt bokföringslagen inte utgör en del av bokslutet, ska i bestämmelsen separat också nämnas att verksamhetsberättelsen ska sammanställas enligt bokföringslagen och bokföringsförordningen som utfärdats med stöd av den.

15 §. Revision. Enligt 1 mom. väljer Trafikförsäkringscentralens allmänna möte två revisorer och två revisorssuppleanter för en räkenskapsperiod. Eftersom Trafikförsäkringscentralens ersättnings-verksamhet till sitt innehåll motsvarar ersättningsverksamheten i försäkringsbolag, föreslås det att minst en revisor och dennes suppleant ska uppfylla de behörighetskrav som föreskrivs i 7 kap. i försäkringsbolagslagen (521/2008).

Enligt 2 mom. ska på revision av Trafikförsäkringscentralen annars tillämpas bestämmelserna i revisionslagen (459/2007).

16 §. Förberedelser för undantagsförhållanden. Trafikförsäkringscentralen ansvarar för flera lagstadgade uppgifter som har en viktig betydelse för genomförandet av och stabiliteten i trafikförsäkringssystemet. Centralen ansvarar t.ex. för upprätthållande av ett dataregister och för betalning av ersättning till enskilda skadelidande i vissa situationer som fastställs i lagen. I enlighet med naturen av dess verksamhet sker Trafikförsäkringscentralens förberedelser för undantagsförhållanden till stor del i samarbete med centralens medlemmar. I paragrafen ska för Trafikförsäkringscentralen uppställas en motsvarande skyldighet att förbereda sig för undantagsförhållanden som den som har föreskrivits för försäkringsbolagen enligt 31 kap. 13 § i försäkringsbolagslagen.

RP 123/2015 rd

Enligt 1 mom. ska Trafikförsäkringscentralen säkerställa en så störningsfri skötsel av sina uppgifter som möjligt också i undantagsförhållanden genom att delta i försäkringsområdets beredskapsplanering, genom att på förhand förbereda verksamhet under undantagsförhållanden och genom andra åtgärder.

I 2 mom. ska föreskrivas att från medlen i den försörjningsberedskapsfond som avses i 15 § i lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen kan ersättas de extra kostnader som orsakas Trafikförsäkringscentralen av förberedelser för undantagsförhållanden.

Finansinspektionen gav den 1 oktober 2013 försäkringsbolagen en anvisning som en del av föreskrifts- och anvisningssamlingen om skyldigheten att vidta förberedelser, beredskapsplaner, hantering av uppgifter och datateknik samt utlagda funktioner. Enligt 3 mom. kan Finansinspektionen meddela närmare föreskrifter också om Trafikförsäkringscentralens åtgärder enligt 1 mom.

17 §. Styrelseledamöternas och verkställande direktörens skadeståndsskyldighet. I paragrafen ska föreskrivas om styrelseledamöters och verkställande direktörens skadeståndsskyldighet gentemot Trafikförsäkringscentralen, dess medlem eller andra instanser. Bestämmelsen behövs eftersom försäkringsbolagslagen inte tillämpas på Trafikförsäkringscentralen och inte heller någon annan bolagsrättslig allmän lag, varför de bestämmelser om betalning av skadestånd som ingår i dem inte blir tillämpliga.

I paragrafen ska föreskrivas om skadeståndsskyldighet hos Trafikförsäkringscentralens styrelse och verkställande direktör. Ersättningsansvaret enligt paragrafen ska gälla de skador som har orsakats vid skötseln av den befattning eller den uppgift som personen har i Trafikförsäkringscentralen. Ersättningsansvaret ska gälla skada som vederbörande uppsåtligt eller av oaktsamhet har orsakat Trafikförsäkringscentralen. Ersättningsansvaret ska också gälla skador som orsakats Trafikförsäkringscentralens medlemmar eller andra, såsom eventuella fordringsägare. Till denna del ska skadeståndsansvaret dock endast uppstå om skadan orsakats genom överträdelse av denna lag eller av Trafikförsäkringscentralens stadgar. Paragrafen ska ge den skadelidande möjlighet att söka ersättning förutom av Trafikförsäkringscentralen också direkt av den eller de personer vars verksamhet i Trafikförsäkringscentralen har gett upphov till skadan. Detta betonar styrelseledamöternas och verkställande direktörens ansvar för sin verksamhet. I 95 § i trafikförsäkringslagen föreskrivs om tjänsteansvar för personer som är i Trafikförsäkringscentralens tjänst, och ansvaret hos arbetstagare bestäms enligt skadeståndslagen.

18 §. Tystnadsplikt och skyldighet att lämna ut uppgifter. I paragrafen ska föreskrivas om tystnadsplikt för personer som är anställda eller som fått uppdrag av Trafikförsäkringscentralen. Vad som föreskrivs i 30 kap. 1, 3 och 4 § i försäkringsbolagslagen ska gälla för tystnadsplikt, utlämnande av uppgifter som omfattas av tystnadsplikt och om brott mot tystnadsplikten. Bestämmelsen behövs eftersom Trafikförsäkringscentralen inte omfattas av försäkringsbolagslagens tillämpningsområde. Paragrafen motsvarar 21 b § i den gällande trafikförsäkringslagen.

19 §. Trafikförsäkringscentralens stadgar. Närmare bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens förvaltning utfärdas i Trafikförsäkringscentralens stadgar, vilka social- och hälsovårdsministeriet fastställer på framställning av centralen. I stadgarna ska bl.a. bestämmas om sammankallande av Trafikförsäkringscentralens allmänna möte och om ärenden som ska behandlas vid mötet samt om beslutsfattande om allmänna villkor för skötseln av funktioner hos Trafikförsäkringscentralens funktionärer. Dessutom kan man i stadgarna precisera styrelsens uppgifter och bestämma om prokura i centralen.

20 §. Ikraftträdande. Det föreslås att lagen ska träda i kraft samtidigt som trafikförsäkringslagen träder i kraft.

21 §. Övergångsbestämmelser. Det föreslås att vissa övergångsbestämmelser ska ingå i lagen. Enligt 1 mom. ska lagens 17 § inte tillämpas på en skada, om den gärning eller försummelse som orsakat skadan har skett före ikraftträdandet av denna lag. Det är nödvändigt att föreskriva om saken eftersom reglering om skadestånd inte kan träda i kraft retroaktivt.

Om allmänna mötet har fattat ett beslut innan den nya lagen trätt i kraft, ska enligt 2 mom. på den sak som beslutet gällde samt på övriga förfaranden den förordning iakttas som innehåller Trafikförsäkringscentralens stadgar (1627/1993), om inte något annat följer av denna lag.

1.3 Lagen om ändring av 10 § i lagen om utländska försäkringsbolag

10 §. Anmälan om inledande av fritt tillhandahållande av försäkringstjänster. I 19 a § 3 mom. i den gällande trafikförsäkringslagen föreskrivs om vad som ska nämnas i en anmälan om inledande av fritt tillhandahållande av försäkringstjänster enligt 10 §. Eftersom båda bestämmelserna är bolagsrättsliga och gäller samma sak, föreslås att 19 a § i trafikförsäkringslagen ska flyttas till nya 2 mom. i 10 § i lagen om utländska försäkringsbolag. Samtidigt ska vissa språkliga preciseringar införas i bestämmelsen.

1.4 Lagen om ändring av 2 kap. 3 § och 3 kap. 8 § försäkringsbolagslagen

3 §. Ansökan om koncession. Hänvisningen i 5 mom. till bestämmelsen om skaderegleringsrepresentanten i trafikförsäkringslagen ska ändras så att den motsvarar numreringen av paragraferna i den nya trafikförsäkringslagen.

8 §. Anmälan om inledande av fritt tillhandahållande av försäkringstjänster. Hänvisningen i 4 mom. till bestämmelsen om ersättningsombudet i trafikförsäkringslagen ska ändras så att den motsvarar numreringen av paragraferna i den nya trafikförsäkringslagen.

1.5 Lagen om ändring av lagen om trafikskadenämnden

4 §. Trafikskadenämndens uppgifter. Bestämmelser om vem som får begära utlåtande av nämnden föreslås ingå i 59—60 § i trafikförsäkringslagen. Därför är 4 § 3 mom. i lagen om trafikskadenämnden, där det nu föreskrivs om samma sak, onödig. Det föreslås att 1 och 2 mom. ska sammanslås. Samtidigt ska bestämmelsen skrivas i en kortare och klarare form.

5 §. Behandling av ärenden i nämnden. I 60 § 2 mom. i trafikförsäkringslagen föreslås att det ska föreskrivas om att ett laga kraft vunnet beslut av en domstol hindrar ärendets behandling i nämnden. Det föreslås att 1 mom. där det föreskrivs om samma sak ska upphävas såsom onödig. Paragrafens 2—6 mom. ska bli 1—5 mom. i samma paragraf.

6 §. Ersättningsärenden som behandlas i nämnden. Bestämmelser om ärenden i vilka utlåtande kan begäras och ärenden i fråga om vilka försäkringsbolaget är skyldigt att begära utlåtande ska ingå i 65 och 66 § i trafikförsäkringslagen. Det föreslås att 6 § där det föreskrivs om samma sak ska upphävas.

1.6 Lagen om ändring av 16 § i lagen om ansvar i spårtrafik

16 §. Delning av ansvaret med trafikförsäkringsbolag. Hänvisningen i paragrafen till bestämmelsen i trafikförsäkringslagen om delning av ansvar mellan trafikförsäkring och lagen om

ansvar i spårtrafik ska ändras så att den motsvarar numreringen av paragraferna i den nya trafikförsäkringslagen.

1.7 Lagen om ändring av 52 § i fordonslagen

52 §. Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning. Enligt 1 mom. får ett fordons periodiska besiktning inte slutföras eller efterkontroller utföras om betalningen av trafikförsäkringspremie har försumrats för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikten. Som ny orsak som hindrar besiktning föreslås i 1 mom. ett omnämnande om att också ett till följd av försummelse av försäkringsplikten meddelat användningsförbud enligt 30 § i trafikförsäkringslagen ska hindra att en besiktning slutförs. Det föreslås också att 1 mom. ska preciseras så att fordonet dock kan besiktas om det vid besiktningen visas att fordonets försäkringstagare har bytts. Besiktningen hindras sålunda inte för fordonets nya ägare eller innehavare på grund av den gamla ägarens eller innehavarens försummelser. Till denna del motsvarar bestämmelsen rådande praxis.

Till paragrafen föreslås ett 2 mom. om skyldighet hos besiktningsförrättaren att i samband med den periodiska besiktningen kontrollera att det inte i registret finns någon anteckning om försummelser av försäkringspremie för det fordon som ska besiktas. Till sitt sakinnehåll motsvarar bestämmelsen 15 b § i den gällande trafikförsäkringslagen med den skillnaden att det i lagen inte längre ska hänvisas till den gällande trafikförsäkringens förfallna försäkringspremie. Till följd av ändringen ska besiktningen vara förhindrad oberoende om det är fråga om en gällande försäkrings försäkringspremie, dvs. om betalningen av försäkringspremie är försummad till det försäkringsbolag där fordonet vid tidpunkten för besiktningen är försäkrat, eller om det är fråga om försäkringar som andra försäkringsbolag tidigare eventuellt beviljat fordonet i fråga. Besiktningen ska således inte gå att genomföra enbart genom att byta försäkringsbolag. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen anses vara betalda, om fordonets ägare eller innehavare framlägger ett verifikat eller annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

Nuvarande 2 mom. ska bli 3 mom. och samtidigt ska en teknisk ändring införas genom att stryka hänvisningen till att det föreskrivs separat om kontroll av trafikförsäkringspremie i samband med periodisk besiktning.

1.8 Lagen om ändring av lagen om försäkringsavtal

1 §. Tillämpningsområde. Enligt 1 § 1 mom. i lagen om försäkringsavtal tillämpas lagen på andra försäkringar än lagstadgade försäkringar. Lagen ska dock enligt 1 § 2 mom. i lagen om försäkringsavtal tillämpas på försäkringar enligt trafikförsäkringslagen, om inte något annat bestäms i trafikförsäkringslagen. För att göra lagen klarare och mer informativ föreslås att i 1 § 3 mom. i lagen om försäkringsavtal ska uppräknas de bestämmelser i lagen om försäkringsavtal som ska tillämpas på trafikförsäkring om inte annat föreskrivs i trafikförsäkringslagen. Samtidigt flyttas hänvisningarna till försäkringar enligt patientskadelagen och lagen om miljöskadeförsäkring till nya 1 § 2 mom. Genom att införa en uttömmande förteckning i lagen om försäkringsavtal över de bestämmelser som ska tillämpas på trafikförsäkring, kan det säkerställas att den som tillämpar trafikförsäkringslagen kan beakta de bestämmelser i lagen om försäkringsavtal som kompletterar trafikförsäkringslagen.

På trafikförsäkring ska bestämmelserna i 3 § i lagen om försäkringsavtal (bestämmelsernas tvingande karaktär) tillämpas. Detta innebär att de paragrafer i lagen om försäkringsavtal som ska tillämpas på trafikförsäkring ska vara tvingande på det sätt som avses i 3 § i lagen om försäkringsavtal. Sålunda kan man avvika från dem när det gäller andra än fysiska personer eller sådana juridiska personer som i sin egenskap av försäkringsgivarens avtalspart kan jämställas

med en konsument, med beaktande av arten och omfattningen av sin näringsverksamhet eller annan verksamhet samt förhållandena i övrigt. Bestämmelserna i 12 § i lagen om försäkringsavtal tillämpas delvis på trafikförsäkring och därigenom blir också 3 § i lagen om försäkringsavtal tillämplig till denna del. Därför behöver t.ex. en bestämmelse som motsvarar 3 a § 1 mom. i den gällande trafikförsäkringsförordningen inte införas i den nya lagen. I 3 a § 1 mom. i förordningen konstateras att det dock i försäkringsavtalet eller försäkringsvillkoren kan avtalas på något annat sätt om uppsägningsrätten, om det är fråga om en grupptrafikförsäkring eller om försäkringstagaren är en sådan näringsidkare som, med beaktande av arten och omfattningen av sin näringsverksamhet samt förhållandena i övrigt, i sin egenskap av försäkringsgivarens avtalspart inte kan jämföras med en konsument.

Dessutom ska på trafikförsäkring tillämpas flera av bestämmelserna i 2 kap. i lagen om försäkringsavtal, där det föreskrivs om uppgifter som ska ges om försäkringen. Dessa är 5 § 1 och 2 mom. (information innan avtal ingås), men inte 3 mom. som gäller distansförsäljning, 7 § (information under försäkringens giltighetstid), 8 § (information om rättsmedel) samt 9 § (ansvar för bristfällig eller oriktig information) i lagen om försäkringsavtal.

På trafikförsäkring ska också tillämpas flera av bestämmelserna om försäkringens giltighet och ändring av avtalet i 3 kap. i lagen om försäkringsavtal. Dessa är 11 § (ansvarets inträdande) men inte 1 mom., 12 § (försäkringstagarens rätt att säga upp en försäkring), 18 § (ändring av avtalsvillkoren för en skadeförsäkring under försäkringsperioden) och 19 § (ändring av avtalsvillkoren för en fortlöpande skadeförsäkring vid inträdet av en ny försäkringsperiod) i lagen om försäkringsavtal. Med stöd av 11 § 3 mom. i lagen om försäkringsavtal kan försäkringsbolag även i framtiden uppställa betalning av förskottspremie som villkor för att dess ansvar ska inträda. Om ett försäkringsbolag som står i beråd att bevilja en trafikförsäkring har motiverad anledning att misstänka att den som ansökt om försäkring inte kommer att betala trafikförsäkringspremien för den första försäkringsperioden, kan försäkringsbolaget säkerställa att försäkringspremien betalas genom att förutsätta förhandsbetalning. Då ska försäkringsbolaget göra en anteckning om detta i den faktura som gäller försäkringspremien. Försäkringsbolagets ansvar ska börja först när försäkringspremien har betalats. Syftet med bestämmelsen med villkor om förhandspremie är att ge försäkringsbolagen ett medel genom vilket de kan hantera kreditförlustrisken i en verksamhet där avtalstvång råder, när personer som har debiterade men obetalade trafikförsäkringspremier ansöker om försäkring.

I fråga om 4 kap. i lagen om försäkringsavtal som gäller försäkringstagarens och den försäkrades skyldigheter ska på trafikförsäkring tillämpas 22 § (försäkringstagarens och den försäkrades upplysningsplikt), 26 § 1—2 mom. (ökning av risken vid skadeförsäkring) samt 35 § 1, 2 och 4 mom. (fall där oriktiga upplysningar eller riskökning saknar betydelse).

Dessutom ska på trafikförsäkringen i fråga om försäkringspremien tillämpas 5 kap. 38 § i lagen om försäkringsavtal (premiebetalning), 44 § (premiebetalning genom bank). På trafikförsäkring ska också tillämpas 69 § i lagen om försäkringsavtal (ersättningsökandens skyldighet att lämna utredning), 70 § 2 mom. (underrättelse till förmyndarmyndigheten om försäkringserättning som ska betalas till en omyndig), 71 § (betalning till fel person) och 72 § (oriktiga upplysningar efter ett försäkringsfall).

30 §. Framkallande av försäkringsfall vid skadeförsäkring. I 30 § 3 mom. andra meningen konstateras att det i försäkringsvillkoren för motorfordonsförsäkring får föreskrivas hur användning av alkohol, narkotika eller andra berusningsmedel påverkar försäkringsersättningen enligt bestämmelserna i 7 § 4 och 5 mom. i trafikförsäkringslagen. Eftersom det föreslås att det i 48 § i trafikförsäkringslagen ska föreskrivas om hur användning av alkohol och andra berusningsmedel påverkar ersättningen och 75 § 1 mom. i lagen om försäkringsavtal sålunda inte

längre ska tillämpas på trafikförsäkring, föreslås att momentets andra mening ska ändras så att där endast hänvisas till frivillig motorfordonsförsäkring, dvs. till s.k. kaskoförsäkring.

75 §. Försäkringsgivarens regressrätt. Enligt andra meningen i 3 mom. kan i försäkringsvillkoren för en motorfordonsförsäkring dock regressrätten regleras i enlighet med 20 § i trafikförsäkringslagen. Eftersom det föreslås att det i 73 § i trafikförsäkringslagen ska föreskrivas om regressrätt hos det försäkringsbolag som beviljat trafikförsäkringen och 75 § 1 mom. i lagen om försäkringsavtal inte längre ska tillämpas på trafikförsäkring, föreslås att momentets andra mening ska ändras så att där endast hänvisas till frivillig motorfordonsförsäkring, dvs. till s.k. kaskoförsäkring.

1.9 Lagen om ändring av 13 a § i produktansvarslagen

13 a §. Försäkringsbolagens och Trafikförsäkringscentralens regressrätt ska i fortsättningen också utsträckas till skador enligt produktansvarslagen. Därför föreslås det att 13 a § i produktansvarslagen ska ändras så att ett försäkringsbolag som betalat en ersättning enligt trafikförsäkringslagen i fortsättningen kan söka ersättning av den som ansvarar för skadan enligt produktansvarslagen. Ändringen påverkar inte ställningen hos skadelidande, utan endast vem betalningen av kostnaderna för skadan i sista hand ska riktas mot.

1.10 Lagen om upphävande av 13 a och 13 b § i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården

Bestämmelserna i 13 a och 13 b §, vilka gäller s.k. fullkostnadsavgift och anmälningsförfarandet i anslutning till den, ska upphävas. Om dessa saker ska i fortsättningen föreskrivas i 52—57 § i trafikförsäkringslagen.

1.11 Lagen om ändring av 13 och 15 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen

13 §. Kostnadsfördelning. Hänvisningen i paragrafens 1 mom. till bestämmelsen om kostnadsfördelning i trafikförsäkringslagen ska ändras så att den motsvarar numrereringen av paragraferna i den nya trafikförsäkringslagen.

15 §. Förhöjning av fördröjd ersättning. Hänvisningen i paragrafen till bestämmelsen om fördröjd ersättning i trafikförsäkringslagen ska ändras så att den motsvarar numrereringen av paragraferna i den nya trafikförsäkringslagen.

2 Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om det i 23 § 2 mom. avsedda minimibelopp på den premie som återbetalas när försäkringen upphör och om granskning av beloppet ska utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt 34 mom. ska genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet utfärdas grunderna för kalkylering av engångsersättningar som betalas i stället för fortlöpande ersättningar som betalas på grund av en personskada.

Med stöd av 76 § 1 mom. utfärdas närmare bestämmelser om beaktande av fördelningsaldot vid fastställande av relationstalet genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet och med stöd av 76 § 3 mom. utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet bestämmelser om grunderna för förhandsuppskattningen av beloppet på fördelningskostnaderna. Närmare bestämmelser om betalning av och redovisning över fördelningsavgiften och den be-

talning som beror på ändring i det bolagsspecifika fördelningssaldot utfärdas med stöd av 77 § 1 mom. genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet kan närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i den riskundersökning som avses i 87 § och som hör till Trafikförsäkringscentralens uppgifter.

I 88 § 1 mom. föreskrivs om försäkringsbolagets rätt att till Trafikförsäkringscentralen överlämna uppgifter för riskundersökningen och trafikskadestatistiken. Genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet utfärdas med stöd av 88 § 3 mom. närmare bestämmelser om hur och när uppgifterna ska lämnas.

Med stöd av 93 § 4 mom. utfärdar social- och hälsovårdsministeriet vid behov genom förordning närmare bestämmelser om beloppet på tillskottspremien och dess redovisning i samband med försäkringsbolags likvidation eller konkurs. Dessutom utfärdar social- och hälsovårdsministeriet vid behov med stöd av 94 § 2 mom. genom förordning närmare bestämmelser om beloppet på den garantiavgift som föreskrivs i paragrafen.

Närmare bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens förvaltning ska utfärdas i Trafikförsäkringscentralens stadgar som social- och hälsovårdsministeriet ska fastställa på förslag av centralen. Förslaget till stadgar eller till ändring av dem ska enligt 7 § 2 mom. behandlas av Trafikförsäkringscentralens allmänna möte.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. Med avvikelse från detta föreslås att 4 kap., vilket gäller ersättning för sjukvård som getts i Finland, ska träda i kraft så snart som möjligt efter att de blivit godkända och stadfästa. Detta är nödvändigt eftersom den nya lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar innehåller bestämmelser med motsvarande innehåll om ersättning för sjukvård.

Det föreslås att denna lag ska tillämpas på försäkringar där avtalet ingåtts efter lagens ikraftträdande och på försäkringsavtal som var i kraft när lagen trädde i kraft, från ingången av följande försäkringsperiod närmast efter lagens ikraftträdande. På skador som inträffat innan de föreslagna lagarna trätt i kraft ska de bestämmelser tillämpas som var i kraft när lagen trädde i kraft. Från denna huvudregel föreslås i 8 kap., som gäller trafikförsäkringslagens ikraftträdande, några undantag som presenteras ovan i detaljmotiveringen.

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den trafikförsäkringslag som ska upphävas eller till en bestämmelse som utfärdats med stöd av den, ska i stället motsvarande paragraf i den föreslagna lagen tillämpas.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Genomförande av trafikförsäkringslagstiftningen utgör i huvudsak utförande av en offentlig förvaltningsuppgift, vilket på det sätt som föreskrivs i 124 § i grundlagen genom lag har getts i uppgift till privata försäkringsbolag. Vid verkställandet av vissa uppgifter är det också fråga om utövande av offentlig makt. När försäkringsbolag sköter offentliga förvaltningsuppgifter regleras deras verksamhet utöver av den föreslagna lagen också av de allmänna förvaltningslagarna med stöd av deras bestämmelser om tillämpningsområdet och bestämmelserna om privata aktörers språkliga service. För att uppfylla kraven på god förvaltning är det nödvändigt att i lagen införa hänvisningar till de allmänna förvaltningslagarna på grund av 124 § i grundlagen. I 118 § i grundlagen föreskrivs om ansvar för ämbetsåtgärder.

RP 123/2015 rd

Tjänsteansvaret innehåller både skadeståndsrättsligt och straffrättsligt ansvar. När en offentlig förvaltningsuppgift genom lag ges någon annan än en myndighet ska enligt grundlagsutskottets vedertagna tolkning genom lag sörljas för att det i fråga om dessa uppgifter på den som sköter uppgiften tillämpas samma bestämmelser som när motsvarande uppgifter handhas med myndighetsansvar (GrUU 5/2010 rd, GrUU 3/2009 rd, GrUU 1/2008 rd). Den föreslagna lagen ska innehålla de bestämmelser om tjänsteansvar som grundlagsutskottet i sin tolkningspraxis har förutsatt.

Trafikförsäkringscentralen ska vara ett gemensamt organ för verkställande och utveckling av trafikförsäkringen, liksom den är för närvarande. De viktigaste frågor som gäller dess verksamhet och förvaltning ska föreskrivas i lag. På samma sätt som nu ska till Statskontorets och Trafikförsäkringscentralens uppgifter också höra vissa uppgifter som anknyter till genomförandet av lagen. När Trafikförsäkringscentralen och Statskontoret utför dessa uppgifter ska samma bestämmelser tillämpas på dem som på försäkringsbolag.

I propositionen har man beaktat grundlagsutskottets tolkningspraxis i anslutning till fastställande av administrativa påföljdsavgifter (GrUU 57/2010 rd, GrUU 32/2005 rd, GrUU 55/2005 rd, GrUU 18/2007 rd och GrUU 45/2006 rd). Eftersom det vid fastställande av en försummelseavgift för en fordonsägare eller fordonsinnehavare som försummat försäkringsplikten enligt grundlagsutskottets tolkning är fråga om i 124 § i grundlagen avsedd betydande utövning av offentlig makt, har fastställande av försummelseavgiften i lagen i stället för till Trafikförsäkringscentralen getts i uppgift till en myndighet, dvs. Statskontoret. Statskontoret bestämmer i fortsättningen på ansökan av Trafikförsäkringscentralen försummelseavgiften för en fordonsägare eller fordonsinnehavare som har försummat försäkringsplikten. Samtidigt ska Statskontoret också fastställa den avgift som motsvarar försäkringspremien för den tid för vilken försäkring borde ha tecknats. I det sistnämnda fallet är det inte fråga om en sanktionsliknande avgift utan om en avgift som motsvarar den försäkringspremie som uteblivit. Statskontoret ska genom sitt beslut avgöra om det är fråga om en försummelse, och ska när så är fallet ålägga den som försummat sin försäkringsplikt att betala båda avgifterna till Trafikförsäkringscentralen. Över beslut av Statskontoret kan besvär anföras hos förvaltningsdomstolen. Trafikförsäkringscentralen ska verkställa Statskontorets beslut i ärendet och sköta om indrivningen av avgifterna.

Enligt föreslagna 30 § ska fordonet vara belagt med användningsförbud om försäkringsplikten enligt 6 § är försummad. Genom användningsförbudet görs intrång i egendomsskyddet, vilket tryggas i 15 § i grundlagen. Egendomsskyddet inbegriper makt hos ägaren att förfoga över, använda och utnyttja sin egendom samt också att bestämma över den. Regleringen ska således uppfylla de allmänna förutsättningarna för begränsningar i de grundläggande fri- och rättigheterna. Begränsningen ska bl.a. grunda sig på lag, vara exakt och välavgränsad, godtagbar med tanke på helheten och förenlig med proportionalitetsprincipen. Syftet med skyldigheten att teckna trafikförsäkring är att försäkra sig om att alla fordon har en försäkring i händelse av skador som de eventuellt orsakar. Genom användningsförbud för fordon som inte försäkrats vill man i sista hand förebygga försummelse av försäkringsplikten. Regleringen kan sålunda anses ha godtagbara grunder med tanke på grundrättighetssystemet. Användningsförbudet ska inte följa av försummelse av betalning av försäkringspremien, varför tillfällig betalningsoförmåga eller en annan motsvarande orsak inte ska leda till förbud. Ett användningsförbud ska följa endast av försummelse av försäkringsplikten. I praktiken följer användningsförbud när fordonets nya ägare eller innehavare i samband med ägarbyte eller byte av innehavare försummar att försäkra fordonet. Om han eller hon använder ett fordon som inte försäkrats och som avställt, grundar sig användningsförbudet också på fordonslagen. Användningsförbudet ska upphöra när fordonet trafikförsäkrats på lämpligt sätt. Användningsförbudet ska också upphöra i samband med ägarbyte. Med beaktande av användningsförbudets ovan nämnda begränsade tillämpningsområde kan det anses stå i rätt proportion till det rättsgoda som det ska

RP 123/2015 rd

skydda. När grundlagsutskottet behandlade regeringspropositionen om fordonslagen ansåg utskottet inte att bestämmelserna i fordonsskattelagen och bränsleavgiftslagen, vilka med tanke på egendomsskyddet i sak var motsvarande, var problematiska (GrUU 40/2002).

Av ovan nämnda orsaker torde lagförslagen kunna godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Trafikförsäkringslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om ersättning för person- och saksador som orsakas av användning av motorfordon i trafik och om trafikförsäkring som tecknas mot sådana skador.

Ett motorfordon är inte i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag när

- 1) det på en plats utanför trafiklederna används för ett väsentligen annat ändamål än för transport av personer eller gods,
- 2) det förvaras, repareras, undergår service eller tvättas på en plats som är avskild från trafik-leder,
- 3) det används på ett område som avspärrats från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som direkt hänför sig till en tävling.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *fordon* ett motorfordon som är avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken men inte på spår, samt en kopplad eller fristående släpvagn,
- 2) *direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet,
- 3) *försäkringsbolag* eller annat försäkringsföretag som har fått koncession att bedriva sådan försäkringsverksamhet som avses i direktivet,
- 4) *försäkringstagare* den som ingått ett försäkringsavtal med ett försäkringsbolag,
- 5) *den försäkrade* den till vars förmån försäkringen gäller,
- 6) *trafikskada* person- eller sakskada som orsakats av användning av ett fordon i trafik,
- 7) *register* det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregister (541/2003),
- 8) *fordonets innehavare* den innehavare av fordonet som antecknats i registret eller, om fordonet inte behöver antecknas i registret, den i vars besittning fordonet har överlåtits permanent,
- 9) *fordonets stadigvarande hemort* den stat i vilken registreringsskylten, försäkringsskylten eller identifieringsmärket på fordonet har utfärdats, eller om sådana inte krävs, den stat där fordonets innehavare har stadigvarande bostadsort, eller om ingen registreringsskylt finns eller den är falsk eller olaglig, den stat där trafikskadan har inträffat,
- 10) *avställning* att ett fordon som registrerats första gången tillfälligt tas ur trafik och att uppgift om detta införs i registret,

RP 123/2015 rd

11) *slutlig avregistrering* att ett fordon som registrerats första gången slutligt tas ur trafik i Finland och att uppgift om detta införs i fordonstrafikregistret,

12) *EES-stat* en stat som hör till Europeiska ekonomiska området,

13) *tredjeland* en annan stat än en EES-stat,

14) *nationell byrå* en specialorganisation som har inrättats i enlighet med rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa och som är ett gemensamt organ för de försäkringsföretag som i respektive stat har koncession för bedrivande av försäkringsrörelse som innefattar trafikförsäkring,

15) *gröna kort-systemet* det internationella försäkringssystem som förvaltas av försäkringsgivarnas nationella byråer,

16) *grönt kort* ett internationellt försäkringsbevis som ett försäkringsbolag utfärdar i enlighet med den rekommendation som avses i punkt 14,

17) *ersättningsorgan* det i artikel 10 i direktivet avsedda organ som ansvarar för betalning av ersättning,

18) *förflyttningsförsäkring* en tidsbunden trafikförsäkring som beviljas för förflyttningstillstånd som avses i 66 f § i fordonslagen (1090/2002),

19) *trafikled* allmän eller privat väg, gata, byggnadsplaneväg, motorkälsled, torg och annat område som är avsett för trafik eller som allmänt används för trafik.

3 §

Bestämmelsernas tvingande natur

Ett avtalsvillkor är ogiltigt, om det avviker från bestämmelserna i denna lag till nackdel för försäkringstagaren, den försäkrade, den skadelidande eller någon annan ersättningsberättigad.

4 §

Trafikförsäkringscentralen

Bestämmelser om Trafikförsäkringscentralen och om finansiering och förvaltning av dess verksamhet finns i lagen om Trafikförsäkringscentralen (/).

Vad som i 9, 11, 12, 14, 15, 20, 24, 25, 33—39, 49—52, 57—68, 73, 79—85 och 95 § föreskrivs om försäkringsbolag tillämpas också på Trafikförsäkringscentralen.

2 kap.

Försäkring och försäkringspremie

5 §

Fordon som ska försäkras

Ett fordon vars stadigvarande hemort är i Finland ska försäkras enligt denna lag, om inte något annat föreskrivs nedan.

Ett sådant exportregistrerat fordon som förs ut ur Finland till en annan EES-stat får också försäkras i destinationslandet.

6 §

De försäkringspliktiga och tidpunkten när försäkringsplikten börjar

Fordonets ägare och innehavare är skyldiga att försäkra fordonet från den dag då äganderätten eller besittningsrätten övergår. Om det finns flera än en försäkringspliktig, är de solidariskt ansvariga för tecknande av en försäkring.

Med avvikelse från 1 mom. blir köparen av ett fordon som förs in i Finland från en annan EES-stat omedelbart försäkringspliktig, om köparen i ett avtal godkänner leverans av fordonet fast det ännu inte har registrerats i Finland.

7 §

Gränsförsäkring

Den som i Finland för tillfälligt bruk för in ett fordon vars stadigvarande hemort är i ett tredjeland ska teckna en gränsförsäkring för fordonet.

Gränsförsäkring behöver dock inte tecknas, om fordonet har ett giltigt grönt kort eller om Trafikförsäkringscentralen har påtagit sig ansvaret för skador som användning av fordonet i trafik orsakar.

Från ett fordons gränsförsäkring ska personskador som drabbar detta fordons förare ersättas endast om skadefallet har inträffat i Finland, Sverige eller Norge.

8 §

Undantag från försäkringsplikten

Trafikförsäkring behövs inte för:

- 1) ett motorredskap eller en traktor vars konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen, förutsatt att motorredskapet eller traktorn inte behöver registreras;
- 2) en skördetröska eller något annat motorredskap som i gårdsbruk används för bärgning av skörd och som inte behöver registreras;
- 3) en släpvagn, som inte behöver registreras;
- 4) ett sådant motorföret fordon som är avsett att framföras endast av barn och som inte behöver registreras;
- 5) fordon, som inte behöver registreras och som inte används i trafik;
- 6) fordon, vars ägare eller innehavare är finska staten;
- 7) fordon, där någon annan stat eller dess ersättningsorgan ansvarar för trafikskador som de orsakar;
- 8) fordon, som avställts och som inte används i trafik;
- 9) fordon, som slutligt avregistrerats och tagits ur trafik.

Fordonets ägare och innehavare har dock rätt att försäkra fordon som avses i 1 mom. 5, 6 och 8 punkten.

9 §

Anmälningar till Trafiksäkerhetsverket

Försäkringsbolaget ska för anteckning i registret till Trafiksäkerhetsverket anmäla

- 1) uppgift om en ny försäkring som tecknas hos bolaget för ett fordon inom sju dagar från det att den nya försäkringen börjar gälla;

RP 123/2015 rd

- 2) uppgift om försummad betalning av försäkringspremien för en försäkring som tecknats för ett fordon;
- 3) uppgift om att en försäkring för ett avställt fordon har sagts upp.

10 §

Identifieringsuppgifter om fordonet i försäkringsavtalet

Uppgifter för identifiering av fordonet ska föras in i försäkringsavtalet.

Kravet på identifieringsuppgifter får åsidosättas genom avtal när försäkringstagaren är ett samfund som har ett i företags- och organisationsdatalagen (244/2001) avsett företags- och organisationsnummer.

Om registrerade fordonets identifieringsuppgifter inte anges i försäkringsavtalet och om överföringen till försäkringstagaren av ägande- eller besittningsrätten till ett sådant fordon inte har anmälts till registret inom sju dagar från det att ändringen skedde, upphör försäkringsbolagets ansvar vid utgången av den angivna tidsfristen. Om en ändringsanmälan görs till registret senare, inträder försäkringsbolagets ansvar på nytt när anmälan görs.

11 §

Försäkringsbrev och försäkringsvillkor

Efter att försäkringsavtalet ingåtts ska försäkringsbolaget utan obefogat dröjsmål lämna försäkringstagaren en skriftlig handling som upptar avtalets viktigaste innehåll (försäkringsbrev) samt försäkringsvillkoren.

Försäkringsbolaget ska skicka försäkringsvillkoren till Finansinspektionen för kännedom en månad innan de börjar tillämpas.

12 §

Försäkringens giltighetstid

Försäkringsbolagets ansvar inträder när försäkringsbolaget eller försäkringstagaren ger eller skickar ett antagande svar på den andra avtalspartens anbud, om ingen annan tidpunkt har avtalats individuellt med försäkringstagaren. Begynnelsestidpunkten för försäkringsbolagets ansvar kan inte tidigareläggas genom avtal.

Försäkringsbolagets ansvar fortsätter en försäkringsperiod i sänder, om inte försäkringstagaren säger upp avtalet. Den första försäkringsperioden får vara högst 13 månader och de följande ett år.

Trots vad som föreskrivs i 2 mom. får gräns- och förflyttningsförsäkringar vara tidsbundna.

13 §

Försäkringens giltighetsområde och tillämplig lag vid vissa trafikskador

Trafikförsäkringen gäller i alla EES-stater på grundval av en enda försäkringspremie.

En medborgare i en EES-stat betalas ersättning enligt denna lag också för en sådan trafikskada som har inträffat på ett genomfartsområde i en annan än i en stat som hör till gröna kortsystemet, om det är fråga om en resa som går direkt från en EES-stat till en annan EES-stat.

Försäkringen täcker det försäkringsskydd som lagstiftningen i den EES-stat där skadan inträffade föreskriver eller försäkringsskyddet enligt denna lag, om det är bättre än det förstnämnda.

En i Finland bosatt skadelidande kan välja att en personskada som orsakats av användning i trafik av ett fordon som försäkrats enligt denna lag och som inträffat någon annanstans inom EES-området än i Finland ska ersättas enligt finsk lag när skadan enligt bestämmelserna om lagval skulle komma att ersättas enligt någon annan lag än finsk lag.

Vad som i 1—4 mom. föreskrivs om försäkringens giltighet och försäkringsskyddet tillämpas på Statskontorets ansvar när statens fordon används i trafik i någon EES-stat.

14 §

Försummelse av upplysningsplikten

Om försäkringstagaren uppsåtligen eller av grov oaktsamhet försummar den upplysningsplikt som föreskrivs i 22 § i lagen om försäkringsavtal (534/1994) och försäkringsbolaget skulle ha beviljat försäkringen till en högre premie om det hade fått den riktiga uppgiften, ska försäkringsbolaget, när det har fått uppgiften, ha rätt att retroaktivt ta ut en högre försäkringspremie. Om försäkringsbolaget skulle ha beviljat försäkringen mot en lägre premie än vad som avtalats, behöver den överdebiterade premien inte betalas tillbaka.

Om på grund av uppsåtlig försummelse av den upplysningsplikt som föreskrivs i 1 mom. en person som enligt lagen inte är försäkringspliktig oriktigt införts som försäkringstagare, ansvarar utöver försäkringstagaren också den som enligt 6 § är skyldig att försäkra fordonet för försäkringspremien.

Försäkringsbolaget får i fall som avses i 2 mom. säga upp försäkringen 14 dagar efter att ha fått uppgift om det oriktiga förfarandet.

15 §

Försummelse av anmälan om riskökning

Om försäkringstagaren uppsåtligen eller av oaktsamhet som inte kan anses vara ringa försummat den anmälan om riskökning som föreskrivs i 26 § 1 och 2 mom. i lagen om försäkringsavtal och försäkringsbolaget skulle ha beviljat försäkringen till en högre premie om det hade fått den riktiga uppgiften, har försäkringsbolaget rätt att retroaktivt ta ut en högre försäkringspremie när det har fått uppgiften.

16 §

Försäkringstagarens rätt att säga upp en försäkring samt jämställande av vissa anmälningar med anmälan om uppsägning

En försäkringstagare vars försäkringsplikt inte har upphört har rätt att säga upp en försäkring för ett registrerat fordon endast när försäkringstagaren har tecknat en försäkring i ett annat försäkringsbolag eller fordonet har stulits och en anmälan har gjorts till polisen och försäkringsbolaget om det. På försäkringstagarens rätt att säga upp försäkringen tillämpas i övrigt 12 § i lagen om försäkringsavtal.

Som en försäkringstagares anmälan om uppsägning betraktas också en anmälan från Trafiksäkerhetsverket, Trafikförsäkringscentralen eller ett annat försäkringsbolag om att

- 1) fordonet slutligt har avregistrerats och tagits ur trafik;
- 2) fordonet har överförs genom en rättshandling till en annan ny ägare eller innehavare än försäkringstagarens dödsbo eller konkursbo;
- 3) fordonet återgår i ägarens besittning eller övergår i en ny innehavares besittning, om fordonets innehavare varit den enda försäkringstagaren,
- 4) en försäkring har tecknats i ett annat försäkringsbolag.

RP 123/2015 rd

I de fall som avses i 2 mom. upphör försäkringen att vara giltig den dag som anges i anmälan.

17 §

Försäkringsbolagets rätt och skyldighet att bevilja en försäkring och ett grönt kort

En försäkring enligt denna lag får beviljas av ett sådant försäkringsbolag som enligt försäkringsbolagslagen (521/2008) eller lagen om utländska försäkringsbolag (398/1995) har rätt att i Finland bedriva i 6 § i lagen om försäkringsklasser (526/2008) avsedd försäkring som hör till skadeförsäkringsklass 10.

Ett försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet får inte vägra bevilja och hålla i kraft en trafikförsäkring som ansökts hos det, om försäkringen gäller ett sådant fordon för vilket bolaget enligt sin koncession och sin fastställda bolagsordning har rätt att bevilja försäkring.

Vad som föreskrivs i 2 mom. gäller inte gräns- och förflyttningsförsäkringar.

Ett försäkringsbolag ska på begäran utfärda ett grönt kort till försäkringstagaren.

18 §

Byte av ägare och innehavare

Om försäkringen upphör när ett försäkrat fordon på grund av en rättshandling övergår till en annan ny ägare än försäkringstagaren själv eller om innehavaren ensam är försäkringstagare när fordonet övergår eller återgår i ägarens besittning, ersätts från den försäkring som upphör också de skador som har inträffat inom sju dagar från det att äganderätten övergick eller fordonet övergick eller återgick i ägarens besittning, om inte fordonets nästa ägare eller innehavare har tecknat en försäkring inom nämnda tid.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller också Statskontoret när statens fordon övergår till ny ägare eller innehavare.

19 §

Skadehistorieuppgifter

Försäkringstagaren har rätt att av det försäkringsbolag som beviljat försäkring få ett intyg över den tid som försäkringen varit i kraft och vilka fordon den täcker samt över de skador för vilka ersättningar har betalats ut från försäkringen (*skadehistorieuppgifter*). Försäkringsbolaget ska ge intyget till försäkringstagaren inom 15 dagar från begäran. Försäkringsbolaget behöver dock inte utfärda intyg över en försäkring som upphört mer än fem år tidigare.

20 §

Beräkningsgrunder för försäkringspremier

Ett försäkringsbolag ska ha beräkningsgrunder för försäkringspremier (*premiegrunder*), av vilka det framgår hur försäkringspremierna bestäms. Premiegrunderna ska tillämpas enhetligt på alla försäkringstagare.

Premiegrunderna ska upprättas så att försäkringspremierna står i rimlig proportion till kapitalvärdet på de kostnader som försäkringarna förväntas föranleda. När försäkringspremien bestäms ska hänsyn tas till tryggandet av de skadelidandes och de försäkrades förmåner samt till trafikskaderisken.

När det gäller personbilar, paketbilar, husbilar, bussar eller motorcyklar ska det i premiegrunderna fastställas hur skadehistorieuppgifterna påverkar försäkringspremien för fordonet eller för ett till sin kvalitet och användning motsvarande fordon. Skadehistorians inverkan kan dock av särskilda skäl lämnas utan avseende. I premiegrunderna kan det dessutom fastställas att även skadehistorieuppgifterna för försäkringstagarens andra fordon påverkar fordonets försäkringspremie eller att flera fordon prissätts utifrån ett fordons skadehistorieuppgifter.

Vad som föreskrivs i 3 mom. gäller inte gränsförsäkringar, förflyttningsförsäkringar, försäkringar där försäkringstagaren har ett i företags- och organisationsdatalagen avsett företags- och organisationsnummer och inte heller försäkringar som beviljats för museifordon.

21 §

Överföring av skadehistorieuppgifter till ett annat försäkringsbolag

När ett fordons ägare eller innehavare överför försäkringen för ett fordon som avses i 20 § 3 mom. till ett annat försäkringsbolag eller tecknar en försäkring för ett till sin kvalitet och användning motsvarande fordon och ägaren eller innehavaren har skadehistorieuppgifter när det gäller fordon av avsett slag i något annat försäkringsbolag, ska detta andra försäkringsbolag på begäran av försäkringstagaren utan dröjsmål skicka skadehistorieuppgifterna till det försäkringsbolag som beviljat den nya försäkringen, dock senast inom 15 dagar från det att begäran framställdes.

22 §

Förhöjd försäkringspremie vid användning av avställda fordon under avställning

Har ett försäkrat fordon använts i trafik under den tid som det till registret anmälts vara avställt, ska försäkringstagaren, betala försäkringsbolaget en högst tredubbel försäkringspremie som fastställs i försäkringsvillkoren. Den förhöjda försäkringspremien fastställs för perioden mellan den dag som avställningen började och dagen för påställningen, om inte något annat följer av synnerligen vägande skäl.

23 §

Återbetalning av premie när försäkringen upphör

Om försäkringen upphör tidigare än avtalat, har försäkringsbolaget rätt till försäkringspremie endast för den tid som dess ansvar varit i kraft. Resten av den redan betalda premien ska betalas tillbaka till försäkringstagaren. I försäkringsvillkoren ska bestämmas hur det premiebelopp som betalas tillbaka ska beräknas.

Om det premiebelopp som ska betalas tillbaka är mindre än åtta euro, behöver det inte betalas tillbaka separat. Genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet kan beloppet ändras enligt förändringen i penningvärdet.

24 §

Dröjsmålsränta

På en försäkringspremie som inte har betalats inom utsatt tid tas det ut en årlig dröjsmålsränta för dröjsmålstiden enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

På det belopp som ska betalas tillbaka vid återbetalning av en försäkringspremie ska försäkringsbolaget vid dröjsmål med betalningen betala en årlig dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen. Dröjsmålsränta ska betalas från och med den tidpunkt då

RP 123/2015 rd

det gått en månad från att utredningen om den grund som berättigar till premieåterbetalning inkom till försäkringsbolaget.

25 §

Fortsatt ansvar och premiens utsökbarhet

Försäkringsbolagets ansvar upphör inte, fastän försäkringspremien inte betalas inom utsatt tid.

Försäkringspremien inklusive dröjsmålsränta är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av den finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

26 §

Preskription av premiefordran

En premiefordran preskriberas slutgiltigt fem år från utgången av kalenderåret efter det år premien påfördes eller debiterades. Om ingen faktura har skickats, preskriberas premiefordran fem år från utgången av försäkringsperioden.

27 §

Avgift som motsvarar försäkringspremien

Den som har försummat sin försäkringsplikt enligt 6 § är skyldig att betala en avgift som motsvarar en skäligen försäkringspremie för den tid som försummelsen gäller, dock inte för en längre tid än för det löpande och för de fem senaste kalenderåren.

Vad som i 20 § 1 och 2 mom., 24 §, 25 § 2 mom. och 26 § föreskrivs om försäkringspremie ska också tillämpas på den avgift som avses i denna paragraf.

28 §

Försummelseavgift

Den som har försummat sin försäkringsplikt enligt 6 § är skyldig att betala en försummelseavgift som är högst tre gånger så stor som motsvarande försäkringspremie. När försummelseavgiftens förhöjningskoefficient fastställs beaktas längden på försummelseperioden, försummelsens uppsåtlighet och huruvida försummelsen upprepats samt om fordonet använts i trafik.

Försäkringsplikten för ett fordon anses inte vara försummad under den tid som den tidigare ägarens försäkring gäller med stöd av 18 §.

Vad som i 24 §, 25 § 2 mom. och 26 § föreskrivs om försäkringspremie ska också tillämpas på försummelseavgift.

29 §

Påförande av avgift som motsvarar försäkringspremien och försummelseavgift

Om Trafikförsäkringscentralen anser att en ägare eller innehavare av ett fordon har försummat sin försäkringsplikt, ska den göra en framställning till Statskontoret om påförande av en avgift som motsvarar försäkringspremien och en försummelseavgift.

Statskontoret bestämmer de avgifter som avses i 1 mom. samt ålägger den fordonsägare eller fordonsinnehavare som försummat försäkringsplikten att betala avgifterna till Trafikförsäkringscentralen. Beslut om att avstå från att påföra en försummelseavgift kan endast fattas av

RP 123/2015 rd

särskilda skäl. Ägaren eller innehavaren av fordonet får söka ändring i beslutet på det sätt som förskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Om ett fordon har en ägare och en innehavare, ska de avgifter som avses i 1 mom. påföras fordonets innehavare till den del som de hänför sig till den tid som innehavaren hade fordonet i sin besittning. Fordonets ägare påförs avgifter för den tiden först efter det att fordonets innehavare i samband med indrivning av avgifterna genom utmätning har konstaterats vara medellös.

Trafikförsäkringscentralen fakturerar och driver in de i 1 mom. nämnda avgifter som påförs ett fordons ägare eller innehavare.

30 §

Användningsförbud för fordon

Det är förbjudet att i trafik använda fordon vars försäkringsplikt har försummats. Bestämmelser om myndigheternas behörighet vid tillsyn av förbudet finns i 84 § i fordonslagen.

3 kap.

Ersättning för trafikskada

31 §

Ersättning för trafikskada oberoende av skadeståndsansvar

För en trafikskada betalas ersättning, om inte något annat föreskrivs nedan, fastän ingen är personligen skadeståndsskyldig till följd av fordonets användning i trafik.

32 §

Ersättningsansvar för trafikskada

Försäkringsbolaget ansvarar för en trafikskada som har inträffat under giltighetstiden för fordonets försäkring, om inte något annat följer av 18 §.

Statskontoret ansvarar för en trafikskada om finska staten är fordonets ägare eller innehavare när skadan inträffar och ingen trafikförsäkring har tecknats för fordonet, eller om finska staten har åtagit sig att ersätta skador som orsakas av fordon som ägs av någon annan stat.

Vad som i 33—39, 49—68, 73 och 79—83 § samt i 84 § 1 mom. och 85 § föreskrivs om försäkringsbolag tillämpas också på Statskontoret.

Trafikförsäkringscentralen är primärt ansvarigt för trafikskador som orsakas i Finland av fordon vars stadigvarande hemort är någon annanstans än i Finland. Trafikförsäkringscentralen ansvarar för andra än ovan i denna paragraf avsedda skador som ska ersättas enligt denna lag i enlighet med vad som föreskrivs nedan.

33 §

Ersättningsansvar för trafikskada där de delaktiga fordonen är två eller flera

När en skada som ett fordon har orsakat drabbar ett annat fordon eller ett spårtrafikfordon som rör sig på skenor eller en person eller egendom som fanns i ett sådant fordon, ersätts inte skadan från det förstnämnda fordonets försäkring, om inte skadan har orsakats av

- 1) vållande hos fordonets ägare, innehavare, förare eller passagerare,

RP 123/2015 rd

2) att fordonet rörde sig eller stod på ett sätt som strider mot trafikreglerna, eller

3) fordonet bristfälliga skick eller felaktiga lastning.

Om det också hos den part i skadan som drabbats av skadan fanns vållande eller någon annan omständighet som anges i 1 mom. 1—3 punkten, ska ersättningsansvaret fördelas mellan parterna med beaktande av alla faktorer som bidragit till skadan.

Trots vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., ska ersättning för personskada betalas till den skadelidande i sin helhet från försäkringen för det fordon där den skadelidande var passagerare eller förare. Andra skadelidande får välja vilket av de delaktiga fordonens försäkring som ersättningen betalas från. Därefter fördelas ansvaret mellan försäkringsbolagen enligt 51 §.

34 §

Ersättning för personskada

Ersättning för en personskada bestäms i enlighet med 5 kap. 2, 2 a—2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 och 8 § samt 7 kap. 3 § i skadeståndslagen (412/1974), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Rätt till ersättning för sveda och värk och andra tillfälliga men finns dock inte, om personskadan är obetydlig.

Bestämmelser om ersättning för sjukvårdskostnader finns dessutom i 4 kap. och bestämmelser om ersättning för rehabilitering finns i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen (626/1991).

I stället för en fortlöpande ersättning som betalas på grund av inkomstbortfall eller förlust av underhåll kan det betalas en engångsersättning med motsvarande kapitalvärde. Engångsersättning betalas endast av särskilt vägande skäl.

Genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet utfärdas beräkningsgrunder för engångsersättning som betalas i stället för fortlöpande ersättning för en personskada.

35 §

Indexjustering av fortlöpande ersättningar

Fortlöpande ersättningar som betalas på grund av personskada med stöd av denna lag eller lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen ska justeras varje kalenderår med det arbetspensionsindex som avses i 98 § i lagen om pension för arbetstagare (395/2006).

För fastställande av inkomstbortfall och förlust av underhåll ska förvärvsinkomsterna från olika år justeras kalenderårsvis till skadeårets nivå med den lönekoeficient som avses i 96 § i lagen om pension för arbetstagare.

36 §

Samordning av ersättningar med vissa ersättningar för olycka i arbete

Om ett fordonets ägare, innehavare eller förare har rätt att för personskada som orsakats av fordonets användning i trafik få ersättning med stöd av lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (459/2015) lagen om lantbruksföretagares olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (873/2015), eller lagen om olycksfalls- och pensionskydd för idrottsutövare (276/2009), ska från fordonets trafikförsäkring endast den del av skadan ersättas som inte ersätts enligt de ovan nämnda lagarna.

37 §

Ersättning för sakskada

Ersättning för sakskada bestäms i enlighet med 5 kap. 5 § i skadeståndslagen, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Som skada på fordon ersätts reparationskostnaden eller motsvarande belopp. Fordonets värdeminskning ersätts inte. Om fordonet har förstörts eller det inte till skäligen kostnad kan repareras, ersätts som sakskada det gängse värde som fordonet hade omedelbart före skadefallet. Då övergår äganderätten till det skadade eller förstörda fordonet till försäkringsbolaget.

Skada som drabbat något annat djur som utan uppsikt befunnit sig på en trafikled än en ren ersätts inte, om inte fordonets ägare, innehavare, förare eller passagerare har orsakat skadan uppsåtligen eller av oaktsamhet.

38 §

Ersättningens maximibelopp vid sakskada

För sakskada ersätts högst 5 000 000 euro för varje trafikförsäkring som ansvarar för en skada.

Om det maximibelopp som avses i 1 mom. inte räcker till för betalning av full ersättning, fördelas den ersättning som ska betalas i förhållande till storleken av de skador som ska ersättas.

Om det efter att ersättningskraven har avgjorts visar sig att någon som inte fått ersättning är berättigad därtill, ska den skada han eller hon lidit ersättas även i det fall att ersättningens maximibelopp sålunda överskrids. Ersättningens belopp får dock inte då överskrida den relativa andel av ersättningen som den ersättningsberättigade skulle ha fått om han eller hon ursprungligen hade funnits bland ersättningstagarna.

39 §

Skada som drabbar den som hjälper en skadelidande

Om någon till följd av en trafikolycka har hamnat i ett sådant tillstånd att det är nödvändigt att ge den skadelidande första hjälpen eller transportera honom eller henne för att få vård, är det försäkringsbolag som ansvarar för trafikskadan skyldigt att ersätta direkt person- och sakskada som drabbar den som hjälper den skadelidande. Skada som drabbar personer som yrkesmässigt sköter räddningsverksamhet eller egendom som hänför sig till denna verksamhet ersätts dock inte.

40 §

Vissa saksador som inte ersätts

Från ett fordons försäkring ersätts inte skada som drabbar det fordonet eller ett till det fordonet fast kopplat annat fordon eller egendom som fanns i dessa fordon.

Från fordonets försäkring ersätts inte heller skada på annan egendom som fordonets ägare, innehavare eller förare äger eller annars innehar och som inte fanns i fordonen. Från försäkringen ersätts dock skada på kläder eller andra personliga bruksföremål som en annan passagerare i fordonet än fordonets ägare eller innehavare haft på sig eller med sig.

Vad som föreskrivs i 2 mom. gäller inte för skada som drabbar ett annat fordon som fordonets ägare, innehavare eller förare äger eller har i sin besittning.

41 §

Skada som drabbar den som deltar i en tävling eller ett test

Skada som drabbar föraren för ett fordon som deltar i en tävling eller ett test eller i en övning som omedelbart anknyter till en tävling ersätts inte från försäkringen, om trafikregler inte iakttas i verksamheten i fråga.

42 §

Skador som inträffar under vissa arbetsprestationer

En skada som inträffar under lastning, lossning eller annan arbetsprestation ersätts inte, om den drabbar

- 1) fordonets ägare, förare eller någon annan person som utför arbetet i fråga medan fordonet står stilla; eller
- 2) egendom som är föremål för en arbetsprestation eller ett annat fordon som deltar i verksamheten i fråga.

43 §

Skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten

Trafikförsäkringscentralen ersätter trafikskador som inträffar i Finland och som orsakas av att fordon vars stadigvarande hemort är i Finland, och för vilka trafikförsäkring enligt 8 § 1 mom. 1—4 punkterna inte behöver tecknas, används i trafik.

Trafikförsäkringscentralen ersätter också sådana trafikskador som inträffar i Finlandstrafikskador som orsakas av fordon vars stadigvarande hemort är i en annan EES-stat än Finland och som i den staten inte omfattas av skyldighet att teckna försäkring.

44 §

Skador som orsakas av okända fordon

Trafikförsäkringscentralen ersätter personskador som orsakas av användning i trafik i Finland av fordon som förblir okända samt saksador som drabbar hov- eller klövdjur och andra saksador som orsakas i samband med betydande personskador.

45 §

Ersättning för vissa trafikskador som inträffat utanför Finland

Trafikförsäkringscentralen ersätter sådana trafikskador som orsakas av att i 43 § 1 mom. avsedda fordon används i trafik när de inträffar i en annan EES-stat än Finland, om inte fordonets ägare eller innehavare är finska staten.

Om ett skadefall som har orsakats av användning i trafik av ett fordon som förblir okänt har inträffat i en annan EES-stat än Finland, får den skadelidande, om han eller hon har hemort i Finland, framlägga sitt ersättningsanspråk till Trafikförsäkringscentralen.

En skadelidande med hemort i Finland får framlägga ett ersättningsanspråk till Trafikförsäkringscentralen för en trafikskada som inträffar i en annan EES-stat eller stat som hör till gröna kort-systemet än Finland och som orsakas av användning i trafik av ett sådant fordon som har stadigvarande hemort i en annan EES-stat än Finland, om det inte går att reda ut vilket det ersättningskyldiga försäkringsbolaget är inom två månader från det att skadan inträffade.

46 §

Ersättning för skada när försäkringsplikten har försummats eller försäkringen har sagts upp

Trafikförsäkringscentralen ersätter en trafikskada, om fordonet inte hade en gällande försäkring vid tidpunkten för skadan, trots att fordonet borde ha försäkrats enligt denna lag eller enligt lagstiftningen i någon annan EES-stat.

Skador som avses i 1 mom. ersätts inte, om den skadelidande är fordonets ägare eller innehavare och passagerare i fordonet eller om den skadelidande är fordonets förare och Trafikförsäkringscentralen kan visa att dessa visste att fordonet var oförsäkrat.

Om inte något annat följer av 49 §, ersätter Trafikförsäkringscentralen en trafikskada också när den orsakas av ett fordon vars ägare eller innehavare har sagt upp försäkringen med stöd av 16 § 1 mom. på grund av att fordonet stulits.

47 §

Förorsakande av skadefall och medverkande i dess uppkomst

Om någon uppsåtligen åsamkar sig själv en personskada, betalas ersättning endast i den utsträckning som övriga omständigheter bidrar till att skadan uppkommer. Om någon av grov oaktsamhet medverkar till uppkomsten av den personskada han eller hon lider, kan ersättningen sänkas eller förvägras enligt vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

På ersättningar enligt lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen görs det inte avdrag som avses i 1 mom. Om ersättning förvägras helt, ersätts heller ingen rehabilitering.

Ersättning för sakskada kan på grundval av den skadelidandes medverkan sänkas eller förvägras enligt vad som anses skäligt med beaktande av den skuld som ligger den skadelidande till last och övriga omständigheter.

48 §

Hur användning av alkohol eller andra berusningsmedel påverkar ersättningen

Om den skadelidande vid tidpunkten för skadefallet framför fordonet i ett sådant tillstånd att alkoholhalten i hans eller hennes blod under körningen eller därefter uppgår till minst 1,2 promille eller han eller hon har minst 0,53 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, eller hans eller hennes förmåga att utföra de prestationer som uppgiften kräver under påverkan av något annat berusningsmedel än alkohol, eller av samverkan mellan sådana ämnen, är kännbart nedsatt, ersätts den personskada han eller hon tillfogats endast i den utsträckning som övriga omständigheter bidrar till skadan.

Om den skadelidande vid tidpunkten för skadefallet framför fordonet i ett sådant tillstånd att alkoholhalten i hans eller hennes blod under körningen eller därefter uppgår till minst 0,5 promille eller han eller hon har minst 0,22 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, eller hans eller hennes förmåga att utföra de prestationer som uppgiften kräver under påverkan av något annat berusningsmedel än alkohol, eller av samverkan mellan sådana ämnen, är nedsatt, sänks ersättningen i proportion till hans eller hennes andel i olyckan.

På ersättningar enligt lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen görs inte de avdrag som avses i 1 och 2 mom.. Om ersättning förvägras helt, ersätts heller ingen rehabilitering.

RP 123/2015 rd

49 §

Ersättning för skada när den skadelidande befunnit sig i ett fordon som tagits i bruk olovligt

Om en trafikskada har inträffat när den skadelidande befann sig i ett fordon som olovligt tagits i bruk och försäkringsbolaget kan visa att den skadelidande var medveten om det olovliga bruket av fordonet, ersätts den skadelidande från fordonets försäkring bara av särskilda skäl. Med olovligt bruk avses gärningar som är straffbara enligt 28 kap. 9 a—9 c § i strafflagen (39/1889).

50 §

Otillräknelighet och nödläge

Försäkringsbolaget får inte för att befria sig från ansvar eller för att begränsa ansvaret åberopa bestämmelserna i 47—49 §, om den som drabbats av en personskada vid tidpunkten för skadan var yngre än tolv år eller befann sig i ett sådant sinnestillstånd att han eller hon inte kunde ha dömts till straff för brott, eller han eller hon handlade i syfte att förhindra skada på personer eller egendom under sådana förhållanden att försummelsen eller åtgärden var försvarbar.

51 §

Fördelning av ansvaret mellan försäkringsbolag

Om två eller flera försäkringsbolag är ansvariga för samma trafikskada, ansvarar försäkringsbolagen solidariskt för ersättningen enligt vad som är skäligt med beaktande av det vållande som framkommit och övriga omständigheter som förorsakat skadan. Om skadan dock uteslutande har orsakats av bristfällighet i, felaktig lastning av eller av vållande hos ett visst fordon, ansvarar det försäkringsbolag som beviljat försäkring för det fordonet för ersättningen.

52 §

Fördelning av ansvaret mellan trafikförsäkringen och lagen om ansvar i spårtrafik

Om den skadelidande för ett och samma skadefall har rätt till ersättning såväl med stöd av denna lag som med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) fördelas ansvaret mellan försäkringsbolaget och den som är ersättningsskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik i enlighet med vad som är skäligt med hänsyn till den oaktsamhet som har framgått samt övriga omständigheter som har inverkat på skadan. Om dock skadan orsakats enbart till följd av en omständighet som avses i 33 § 1 mom. i denna lag eller i 5 § lagen om ansvar i spårtrafik, ska ersättningen i dess helhet betalas av den part som orsakat skadan.

Om ett trafikförsäkringsbolag har betalat ett skadestånd som överstiger dess egen andel, har bolaget rätt att av den som är ersättningsskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik erhålla den del som bolaget betalat för dennes del.

RP 123/2015 rd

4 kap.

Ersättning för sjukvård som ges i Finland

53 §

Förutsättningarna för ersättning för sjukvård

Ersättning för sådan sjukvård som behövs med anledning av en skada förutsätter att vården ges såsom offentlig hälso- och sjukvård med stöd av folkhälsolagen (66/1972), lagen om specialiserad sjukvård (1062/1989) eller hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010), som en tjänst som avses i lagen om privat hälso- och sjukvård (152/1990) eller som en tjänst av en självständig yrkesutövare som avses i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994), i enlighet med vad som föreskrivs nedan.

54 §

Ersättning för sjukvård som ges inom den offentliga hälso- och sjukvården

Om den skadelidande får behövlig sjukvård på grund av sin skada inom den offentliga hälso- och sjukvården ersätts den skadelidande för klientavgiften som bestäms enligt lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/1992), nedan *klientavgiftslagen*.

Om en i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården (569/2009) avsedd servicesedel har getts för sjukvården, ersätts den skadelidande för den självriskandel som avses i 3 § 4 punkten i den lagen.

55 §

Kommunens eller samkommunens rätt till fullkostnadsavgift

Om den skadelidande har rätt till ersättning för sjukvård, ska försäkringsbolaget betala den kommun eller samkommun som ordnat sjukvården en fullkostnadsavgift för sjukvårdens kostnader. Detta förutsätter att den verksamhetsenhet inom den offentliga hälso- och sjukvården som ordnat sjukvården har uppfyllt sin anmälningsplikt enligt 56 §.

Fullkostnadsavgift betalas inte för långvarig institutionsvård på grund av en skada. Med långvarig institutionsvård avses vård och omsorg som ges efter att skadans terapeutiska slutresultat har uppnåtts, dock senast när ett bestående men har kunnat fastställas. Institutionsvården kan inte anses vara långvarig innan vården har fortgått utan avbrott i minst tre månader.

Fullkostnadsavgiften är lika stor som det belopp som den kommun eller samkommun som bär ansvaret för ordnandet av vården är skyldig att enligt 58 § i hälso- och sjukvårdslagen ersätta för vården av en patient som inte är invånare i den kommun som driver den verksamhetsenhet som ger vården eller i den samkommun som driver sjukvårdsdistriktet, med avdrag för den klientavgift som med stöd av klientavgiftslagen tagits ut av den skadelidande. Om en i 54 § 2 mom. avsedd servicesedel har getts för sjukvården, utgör sedelns värde fullkostnadsavgiftens belopp.

Försäkringsbolaget ska ge kommunen eller samkommunen ett beslut om fullkostnadsavgiften, om det är fråga om storleken på en fullkostnadsavgift och försäkringsbolaget betalar avgiften till ett mindre belopp än vad som anges i fakturan eller anspråket, eller avgiften har avslagits på den grunden att kommunen eller samkommunen inte har uppfyllt sin anmälningsplikt enligt 56 §. Ett beslut ska också ges om kommunen eller samkommunen begär ett beslut av försäkringsbolaget.

56 §

Anmälningssplikt hos verksamhetsenheter inom den offentliga hälso- och sjukvården

En verksamhetsenhet inom den offentliga hälso- och sjukvården ska för att få en fullkostnadsavgift, trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar som gäller rätten att få uppgifter, till försäkringsbolaget för utredning av ersättningsansvaret och betalning av fullkostnadsavgiften lämna de nödvändiga uppgifter om vårdbesöken som avses i 12 § i lagen om patientens ställning och rättigheter (785/1992). Uppgifterna ska lämnas utan dröjsmål efter att den skadelidande har sökt sig till vård på grund av ett skadefall. Till försäkringsbolaget ska samtidigt anmälas identifieringsuppgifterna om de fordon som varit delaktiga i trafikskadan eller som orsakat den och som en verksamhetsenhet inom den offentliga hälso- och sjukvården får reda på av den skadelidande. Uppgifterna kan också inkluderas i den anmälan som avses i 2 mom.

Om det i samband med det första vårdbesöket eller senare beslutas om åtgärder om vilka en plan enligt 4 a § i lagen om patientens ställning och rättigheter ska upprättas eller om vilka det på något annat sätt fattas beslut, ska verksamhetsenheten inom hälso- och sjukvården skicka planen eller beslutet till försäkringsbolaget inom fyra vardagar från den dag då journalanteckningarna ska göras enligt de bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen om patientens ställning och rättigheter. Om ingen plan har upprättats, ska till försäkringsbolaget skickas ett läkarutlåtande eller en patientjournal som beskriver den vård om vilken det beslutats. Om en kommun eller samkommun avser ordna vården som köptjänst eller genom användning av servicesedel, ska försäkringsbolaget samtidigt underrättas om detta. Om det inte är möjligt att göra en anmälan inom ovan nämnda tid på grund av en stor olycka eller en sjukdomsepidemi eller på grund av därmed jämförbart oöverstigligt hinder, ska anmälan göras så snart hindret inte längre finns.

Den anmälningssplikt som föreskrivs i 2 mom. gäller inte

- 1) brådskande sjukvård, varmed avses bedömning av behovet av omedelbar vård och vård som inte kan skjutas upp utan att skadan eller sjukdomen väsentligen förvärras,
- 2) besök på en mottagning vid en verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården samt röntgenundersökning, ultraljudsundersökning och andra därmed jämförbara mindre undersöknings- och vårdåtgärder som utförs i samband med det besöket.

Om den skadelidande eller verksamhetsenheten inom hälso- och sjukvården inte har fått kännedom om det försäkringsbolag som har försäkrat fordonet, ska det göras en anmälan till Trafikförsäkringscentralen för utredning av det försäkringsbolag som är ersättningsansvarigt.

57 §

Försäkringsbolagets rätt att hänvisa skadelidande till en vårdplats

Försäkringsbolaget har rätt att genom en betalningsförbindelse hänvisa den skadelidande till en vårdplats som bolaget väljer, när det är fråga om vård som avses i 56 § 2 mom. Vårdplatsen ska vara sådan där den skadelidande får den vård som den trafikskada som ska ersättas kräver.

Ett beslut om betalningsförbindelse ska utan dröjsmål ges till den skadelidande och ett meddelande om beslutet ska lämnas till den verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården som gjort anmälan om vården och till den verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården som den skadelidande har överförs till eller enligt anmälan avses bli överförd till för vård.

Om vård har getts vid en vårdenhet inom den offentliga hälso- och sjukvården, trots att försäkringsbolaget genom en betalningsförbindelse har hänvisat den skadelidande till en verksamhetsenhet inom den privata hälso- och sjukvården, behöver försäkringsbolaget trots vad som föreskrivs i 55 § endast ersätta klientavgiften enligt 54 § 1 mom.

RP 123/2015 rd

58 §

Ersättning för kostnader för sjukvård utan betalningsförbindelse inom den privata hälso- och sjukvården

Ersättning ska betalas till den skadelidande för skäligen kostnader som orsakats av vård som getts utan betalningsförbindelse inom den privata hälso- och sjukvården när det är fråga om

1) brådskande sjukvård, varmed avses bedömning av behovet av omedelbar vård och vård som inte kan skjutas upp utan att skadan eller sjukdomen väsentligen förvärras,

2) ett läkarbesök och röntgenundersökning, ultraljudsundersökning och andra därmed jämförbara mindre undersöknings- och vårdåtgärder som utförs i samband med det besöket.

Tjänsteleverantörer inom den privata hälso- och sjukvården ska trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar i rätten att få uppgifter lämna försäkringsbolaget de uppgifter som avses i 12 § i lagen om patientens ställning och rättigheter om vårdbesök som avses i 1 mom.

59 §

Ersättning för kostnader för sådan sjukvård inom den privata hälso- och sjukvården som förutsätter en betalningsförbindelse

Kostnader som orsakats av skadelidande av annan än i 58 § avsedd vård som getts inom den privata hälso- och sjukvården ersätts om försäkringsbolaget har gett den skadelidande en betalningsförbindelse för vården. Försäkringsbolaget har rätt att genom en betalningsförbindelse hänvisa den skadelidande till en vårdplats som bolaget väljer. Vårdplatsen ska vara sådan att den skadelidande där får den vård som den skada som ska ersättas förutsätter.

Om vård som avses i 1 mom. ges någon annanstans än på den vårdplats som anges i betalningsförbindelsen eller om försäkringsbolaget inte har gett en betalningsförbindelse enligt 1 mom., betalas som ersättning för vården till den skadelidande högst den klientavgift som den skadelidande enligt klientavgiftslagen själv skulle ha varit tvungen att betala för motsvarande vård inom den offentliga hälso- och sjukvården.

Den som ger vård såsom privat hälso- och sjukvård ska innan vården inleds underrätta den skadelidande om söker sig till vård om att en betalningsförbindelse behövs samt tillsammans med begäran om betalningsförbindelse skicka försäkringsbolaget en plan enligt 4 a § i lagen om patientens ställning och rättigheter.

5 kap.

Ersättningsförfarandet och regressrätt

60 §

Framställande av ersättningsanspråk

Den skadelidande har rätt att kräva ersättning direkt av försäkringsbolaget.

Ersättningsanspråket ska framställas till det försäkringsbolag som sannolikt bär ersättningsansvar för skadefallet. När det gäller personskador kan ersättningsanspråket också framställas till det försäkringsbolag som har beviljat försäkring för det fordon i vilket den skadelidande befann sig när skadan inträffade. Andra skadelidande som drabbats av personskador än fordonsförare eller passagerare får framställa ett ersättningsanspråk till vilket försäkringsbolag som helst som försäkrat ett i trafikskadan delaktigt fordon.

RP 123/2015 rd

61 §

Tidsfrist för ersättningsanspråk samt preskription

Ersättningsanspråket ska framläggas till försäkringsbolaget inom tre år från det att den person som söker ersättning har fått uppgift om skadefallet och om de skadepåföljder som skadefallet har orsakat. Ersättningsanspråket ska i varje fall framläggas inom tio år från det att skadepåföljden uppkommit.

Med framläggande av ersättningsanspråk jämställs anmälan om ett skadefall. Ersättningsanspråket ska innehålla uppgift om platsen och tidpunkten för skadan samt om den skadelidande och dennes adress.

Om något ersättningsanspråk inte läggs fram inom den tid som anges i 1 mom., förlorar den som söker ersättning sin rätt till den. Av synnerligen vägande skäl kan ersättningsanspråket behandlas också efter den tidsfrist som anges i 1 mom.

62 §

Tidsfrist för betalning av ersättning

Försäkringsbolaget ska inleda utredningen av ersättningsärendet utan dröjsmål och senast inom sju dagar från att det blev anhängigt.

Försäkringsbolaget ska utan dröjsmål och senast en månad efter att det har fått de handlingar, uppgifter och annan tillräcklig utredning som avses i 69 § i lagen om försäkringsavtal betala ut ersättning eller meddela att någon ersättning inte betalas.

Om ersättningsbeloppet inte är ostridigt, ska försäkringsbolaget dock betala den ostridiga delen av ersättningen inom den tid som nämns i 2 mom.

Om ansvaret för ersättningen är oklart eller om ersättnings belopp inte i sin helhet har kunnat fastställas, ska försäkringsbolaget trots vad som föreskrivs i 2 mom. ge sitt motiverade svar inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt anspråk.

63 §

Meddelande och motivering av beslut

Försäkringsbolaget ska delge sitt beslut genom att skicka det till mottagaren till den adress som denne har uppgett. På motivering av försäkringsbolagets beslut tillämpas vad som föreskrivs i 45 § i förvaltningslagen (434/2003). Om ett beslut om att sänka eller förvägra ersättning för personskada till väsentliga delar grundar sig på medicinska faktorer, ska beslutets motivering innehålla de faktorer som i huvudsak påverkat bedömningen och de slutsatser som gjorts utifrån dem.

64 §

Trafikskadenämnden

Bestämmelser om trafikskadenämnden och dess tillsättande, ledamöter och förvaltning och om finansiering av dess verksamhet finns i lagen om trafikskadenämnden (441/2002).

65 §

Rätt att begära utlåtande av trafikskadenämnden

Den skadelidande, försäkringstagaren och övriga ersättningsberättigade har rätt att begära utlåtande av trafikskadenämnden i ett ersättningsärende inom ett år från det att försäkringsbolaget gav sitt beslut.

Om ett domstolsavgörande som vunnit laga kraft har meddelats i ett ersättningsärende, får trafikskadenämnden inte behandla den del av ärendet som domstolen avgjort.

Ett försäkringsbolag och en domstol får begära utlåtande av trafikskadenämnden medan de behandlar ett ersättningsärende.

66 §

Skyldighet att begära utlåtande av trafikskadenämnden

Om ett ersättningsärende inte har avgjorts genom en domstols eller besvärsnämnds dom eller beslut som vunnit laga kraft, ska försäkringsbolaget begära utlåtande av trafikskadenämnden innan det ger sitt beslut, när ärendet gäller

1) fortlöpande ersättning som betalas på grundval av bestående inkomstbortfall eller dödsfall eller kapitalvärdet av den fortlöpande ersättning som betalas som engångsersättning i stället för sådan ersättning,

2) förhöjning eller sänkning av fortlöpande ersättning med stöd av 5 kap. 8 § i skadeståndslagen,

3) ersättning för men, om skadan är svår,

4) rättelse av oriktigt beslut till en parts nackdel, om parten inte samtycker till rättelsen av felet; utlåtande behöver dock inte begäras, om felet är uppenbart och det har orsakats av en parts eget förfarande eller om det är fråga om ett uppenbart skriv- eller räknefel.

Om försäkringsbolagets beslut avviker från trafikskadenämndens utlåtande till ersättningstagarens nackdel, ska försäkringsbolaget foga utlåtandet till sitt beslut och delge nämnden beslutet.

67 §

Fördröjd ersättning

Om utbetalning av ersättning för personskada fördröjs, ska försäkringsbolaget betala den fördröjda ersättningen för dröjsmålstiden som förhöjd (dröjsmålsförhöjning). Om utbetalning av ersättning för sakskada fördröjs, ska försäkringsbolaget betala dröjsmålsränta på ersättningen. Dröjsmålsförhöjningen och dröjsmålsräntan bestäms enligt den räntesats som anges i 4 § 1 mom. i räntelagen. Skyldigheten att betala ersättningen förhöjd gäller inte prestationer, grundade på samordning eller regressrätt, mellan försäkrings- eller pensionsanstalter som bedriver lagstadgad försäkringsverksamhet.

Dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta ska betalas från och med den dag då försäkringsbolaget enligt 62 § och 70 § senast borde ha betalat ut ersättning. Om utlåtande av trafikskadenämnden ska begäras i ärendet, ska dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta dock betalas först från och med den dag då utlåtandet gavs. Om utredningen ska anses vara otillräcklig endast i fråga om ersättningsbeloppet, ska dock dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta betalas på det ersättningsbelopp som skäligen kan anses vara utrett. För en sådan ersättningspost som med stöd av ett och samma beslut ska betalas senare räknas dock dröjsmålsförhöjningen från förfallodagen.

Om det beror av den skadelidande att ersättning inte kunnat betalas ut inom utsatt tid, är försäkringsbolaget inte skyldigt att betala dröjsmålsförhöjning eller dröjsmålsränta för en längre

tid än från den dag då hindret försäkringsbolaget veterligen upphörde. Om utbetalning av ersättningen fördröjs till följd av bestämmelser i lag eller på grund av avbrott i den allmänna samfärdseln eller i den allmänna betalningsrörelsen eller av annat liknande oöverstigligt hinder, är försäkringsbolaget inte skyldigt att betala dröjsmålsförhöjning eller dröjsmålsränta för dröjsmålet.

Dröjsmålsförhöjning eller dröjsmålsränta som understiger 7,28 euro betalas inte ut. Beloppet justeras varje kalenderår med den lönekoeficient som avses i 96 § i lagen om pension för arbetstagare. Det justerade eurobeloppet avrundas till närmaste cent.

68 §

Ersättningstagarens anmälningsplikt

Ersättningstagaren är skyldig att till försäkringsbolaget, när ersättning betalas med stöd av 5 kap. 2, 2 d, 4 och 4 b § i skadeståndslagen eller lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen, utan dröjsmål och på eget initiativ anmäla ändringar som påverkar ersättningen, förutsatt att denna skyldighet anges i ersättningsbeslutet.

69 §

Skaderegleringsrepresentanter och ersättningsombud

Om ett i försäkringsbolagslagen avsett försäkringsbolag eller ett sådant försäkringsbolag från ett tredjeland som avses i lagen om utländska försäkringsbolag har för avsikt att bedriva trafikförsäkring eller om ett i försäkringsbolagslagen avsett försäkringsbolag har för avsikt att i andra EES-stater bedriva annan till skadeförsäkringsklass 10 hörande försäkring än ansvarsförsäkring för fraktförare, ska bolaget utse en skaderegleringsrepresentant i varje annan EES-stat.

Skaderegleringsrepresentanten har befogenhet att för handläggning och reglering av ersättningsanspråk företräda ett eller flera försäkringsbolag och att betala skadeersättningar. Skaderegleringsrepresentanten ska vara bosatt eller etablerad i den EES-stat för vilken han eller hon har utsetts och ska kunna vara verksam på de offentliga språken i staten i fråga.

Försäkringsbolagen ska utan dröjsmål till alla EES-staters informationscentra enligt direktivet skicka namn och kontaktuppgifter på sina skaderegleringsrepresentanter samt ändringar i dessa uppgifter.

Om ett utländskt EES-försäkringsbolag har för avsikt att bedriva trafikförsäkring i Finland på basis av rätten till fritt tillhandahållande av tjänster från ett utländskt verksamhetsställe, ska bolaget utöver vad som särskilt föreskrivs om nämnda verksamhet här utse en representant (ersättningsombud) med uppgift att ordna behandlingen av ersättningsanspråk och utbetalningen av ersättningar. Ersättningsombudet ska bemyndigas att representera bolaget i ärenden som gäller ersättning av trafikskador eller trafikförsäkringars giltighet. Ersättningsombudet ska ha stadigvarande hemort eller verksamhetsställe i Finland.

70 §

Rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten

Om ett skadefall har inträffat i en annan EES-stat eller stat som hör till gröna kort-systemet än Finland, och skadan har orsakats av användning av ett sådant fordon i trafik vars stadigvarande hemort är i en annan EES-stat än Finland, kan en skadelidande som har boningsort i Finland kräva ersättning av det försäkringsbolag, som är ansvarigt för skadan eller den för Finland utsedda skaderegleringsrepresentanten.

Skaderegleringsrepresentanten ska inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk ersätta en i 1 mom. avsedd trafikskada eller lämna ett motiverat ersättningsanbud, om ersättningsansvaret inte bestrids och skadornas storlek har bestämts.

Om ersättningsansvaret bestrids helt eller delvis, ersättningsansvaret är oklart eller skadornas storlek inte har bestämts i sin helhet, ska försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inom den tid som anges i 2 mom. lämna ett motiverat svar på ersättningsanspråket. Om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte iakttar de bestämmelser som avses i 1—3 mom. kan Finansinspektionen vidta sådana tillsynsåtgärder mot försäkringsbolaget som föreskrivs i lagen om Finansinspektionen (878/2008).

71 §

Trafikförsäkringscentralens ansvar för fördröjd behandling av ett ersättningsärende

En skadelidande med hemort i Finland kan kräva ersättning av Trafikförsäkringscentralen med anledning av ett skadefall som avses i 70 §, om det försäkringsbolag som är ansvarigt för skadan eller dess skaderegleringsrepresentant inte har lämnat ett i 70 § 2 mom. avsett motiverat ersättningsanbud eller ett i 3 mom. i den paragrafen avsett motiverat svar på ett ersättningsanspråk inom tre månader från det att ersättningsanspråket framställdes, eller om ersättningsansvaret bestrids eller är oklart, inom denna tid lämnat ett motiverat svar på ersättningsanspråket, eller om försäkringsbolaget inte har utsett en skaderegleringsrepresentant i Finland. Trafikförsäkringscentralen får dock inte behandla ersättningsanspråket, om den skadelidande har väckt talan om ersättning mot försäkringsbolaget vid en allmän domstol.

Trafikförsäkringscentralen ska vidta åtgärder för behandling av ett ersättningsärende inom två månader från det att den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk. Centralen får inte fortsätta behandlingen av ersättningsärendet, om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant medan behandlingen av ärendet pågår lämnar ett motiverat svar på ersättningsanspråket.

Trafikförsäkringscentralen ska omedelbart lämna meddelande till följande parter om ett i 2 mom. avsett ersättningsanspråk enligt 2 mom. och om sin avsikt att besvara ersättningsanspråket inom två månader från det att ersättningsanspråket det framställdes till:

- 1) försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant,
- 2) ersättningsorganet i den EES-stat där försäkringsbolagets hemort är belägen, och
- 3) den som orsakade skadan, om denne är känd för Trafikförsäkringscentralen.

72 §

Den skadelidandes rätt att få uppgifter av Trafikförsäkringscentralen

Trafikförsäkringscentralen ska på begäran ge en skadelidande som är bosatt i Finland namnet på och adressen till ägaren eller innehavaren av det fordon som vållat skadan.

Om trafikskadan har inträffat i en EES-stat eller i en stat som hör till gröna kortsystemet och den orsakats av ett fordon som har stadigvarande hemort i någon annan EES-stat än Finland och som är försäkrat i ett försäkringsbolag i någon annan EES-stat än Finland, ska Trafikförsäkringscentralen på begäran ge en skadelidande som är bosatt i Finland uppgifter om försäkringsbolaget och bolagets adress, om försäkringsavtalets nummer och om försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant i Finland och dennes adress. Trafikförsäkringscentralen är dock inte skyldig att ge uppgifter om en trafikskada som inträffat för mer än sju år sedan.

En skadelidande som är bosatt i någon annan EES-stat än Finland har rätt att från Trafikförsäkringscentralen få de uppgifter som avses i 1 och 2 mom., om det fordon som orsakat trafikskadan har stadigvarande hemort i Finland eller trafikskadan har inträffat i Finland. Trafikför-

RP 123/2015 rd

säkringscentralen kan dessutom förutsätta att en skadelidande som avses i detta moment visar att han eller hon har grundad anledning att få de uppgifter som avses i 1 mom.

73 §

Försäkringsbolagets regressrätt

Om en skadelidande har rätt att av tredje man kräva det ersättningsbelopp som försäkringsbolaget har betalat till den skadelidande, övergår den rätten till försäkringsbolaget.

Om tredje man är privatperson, arbetstagare eller tjänsteman eller någon annan som enligt 3 kap. 1 § i skadeståndslagen kan jämföras med dem eller är fordonets ägare, innehavare, förare eller passagerare, övergår rätten dock endast om tredje man har orsakat skadefallet uppsåtligt eller av grov oaktsamhet, eller om föraren har orsakat skadan medan han eller hon framförde fordonet under förhållanden som avses i 48 § 1 mom.

74 §

Trafikförsäkringscentralens regressrätt

Om Trafikförsäkringscentralen har betalat ersättning till den skadelidande enligt 43 § 2 mom., 44 §, 45 § 2 eller 3 mom. eller 46 § 1 mom. har centralen rätt att kräva tillbaka den betalda ersättningen enligt följande:

- 1) om det inte finns någon skyldighet att försäkra fordonet, av den nationella garantifonden i den EES-stat där fordonet har stadigvarande hemort,
- 2) om försäkringsbolaget inte kan identifieras, av den nationella garantifonden i den EES-stat, där det fordon som orsakat skadan har stadigvarande hemort,
- 3) om fordonet inte kan identifieras, av den nationella garantifonden i den EES-stat där skadan inträffade,
- 4) om det är fråga om ett fordon med stadigvarande hemort i ett tredjeland, av den nationella garantifonden i den EES-stat där skadan inträffade, eller
- 5) om det är fråga om ett fordon vars försäkringsplikt har försumrats, av den nationella garantifonden i den EES-stat där fordonet har stadigvarande hemort.

Trafikförsäkringscentralen har rätt att med stöd av 71 § kräva utbetald ersättning tillbaka av ersättningsorganet i den EES-stat där det försäkringsbolag som har ingått försäkringsavtalet är etablerat. Om det ersättningsskyldiga försäkringsbolag som har ingått försäkringsavtalet är etablerat i Finland och om ersättningsorganet i den EES-stat där den skadelidande är bosatt har betalat ersättningen, har ersättningsorganet i EES-staten i fråga rätt att kräva tillbaka den betalda ersättningen av Trafikförsäkringscentralen. Då övergår den skadelidandes rätt att få ersättning av den som orsakat skadan eller av dennes försäkringsbolag till Trafikförsäkringscentralen i den utsträckning som ersättningsorganet i EES-staten i fråga har betalat ersättning för skadan.

Om Trafikförsäkringscentralen till följd av överlåtelse av försäkringsbeståndet på grund av försäkringsbolagets likvidation eller konkurs har betalat ersättning till en skadelidande, övergår den skadelidandes rätt till ersättning från administrations- eller konkursboet till centralen upp till det belopp som centralen har betalat.

6 kap.

Fördelningssystemet

75 §

Fördelningssystemet och de kostnader som ska täckas ur det

Försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring ska årligen delta i att täcka de i 2 mom. avsedda kostnader som de och Trafikförsäkringscentralen har betalat under respektive kalenderår i förhållande till den premieinkomst som används som grund för finansieringen av fördelningssystemet (fördelningsinkomst) på det sätt som föreskrivs i detta kapitel (fördelningssystemet). Fördelningsinkomsten erhålls genom att till den premieinkomst för trafikförsäkring som ingår i försäkringsbolagets resultaträkning addera de självrisker som kunderna betalar till bolaget.

De kostnader som ska täckas genom fördelningssystemet (fördelningskostnaderna) är

1) kostnader som orsakas av skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för, utan de ersättningar som anges i 2—6 punkten, från vilket belopp avgifter enligt 27 och 28 § och premierna för gräns- och förflyttningsförsäkringar har avdragits,

2) indexjusteringar av de fortlöpande ersättningar som avses i 35 §,

3) de sjukvårdskostnader som det föreskrivs om i 34, 53, 54, 58 och 59 § och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag som trafikskadan inträffade,

4) sådana ersättningar för rehabilitering som avses i 7 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag som trafikskadan inträffade,

5) fullkostnadsavgift enligt 55 § när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag som trafikskadan inträffade,

6) ersättningar för stora skador enligt vad som föreskrivs i 4 mom.

Med stor skada avses i 2 mom. 6 punkten en händelse som är begränsad i tid och rum eller en serie av händelser med samma ursprung, varav följer att ersättningar enligt trafikförsäkringen betalas till en eller flera skadelidande eller andra ersättningsberättigade till ett belopp på sammanlagt över 75 000 000 euro (gräns för stor skada). Till de ovan avsedda ersättningarna räknas också de fullkostnadsavgifter som avses i 55 §.

Ersättningar för stora skador beaktas endast till den del som dessa ersättningar överskrider gränsen för stora skador. Ett försäkringsbolags andel i en stor skada bildas av de ersättningar som försäkringsbolaget betalar efter det att de ersättningar som alla försäkringsbolag sammanlagt har betalat för samma stora skada har överskridit gränsen för stora skador. Såsom ersättningar beaktas dock inte de betalningar som avses i 2 mom. 1—5 punkten. Från betalningarna avdras de ersättningar som försäkringsbolaget fått med stöd av regressrätten enligt 73 §.

76 §

Storleken på fördelningsavgiften

Trafikförsäkringscentralen meddelar försäkringsbolagen senast den 31 maj det år som föregår utbetalningsåret (fördelningsåret) för i 75 mom. nämnda fördelningskostnader det relationstal som bestämmer beloppet av de finansieringsandelar (fördelningsavgifter) som behövs för finansieringen av fördelningssystemet i proportion till fördelningsårets fördelningsinkomst. Relationstalet ska grunda sig på en uppskattning av storleken på fördelningskostnaderna och fördelningsinkomsterna under fördelningsåret. Dessutom ska i relationstalet beaktas det över- eller underskott (fördelningssaldo) som bildas av skillnaden mellan fördelningsavgifterna och fördelningskostnaderna för de år som föregår fördelningsåret. Närmare bestämmel-

RP 123/2015 rd

ser om beaktandet av fördelningssaldot vid bestämningen av relationstalet utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Den bolagsspecifika fördelningsavgiften fås genom att multiplicera relationstalet enligt 1 mom. med försäkringsbolagets fördelningsinkomst under fördelningsåret. Den bolagsspecifika andelen av fördelningssaldot bestäms så att den motsvarar den relativa andel av fördelningssaldot för fördelningsåret och de år som föregår det som försäkringsbolagets fördelningsinkomst utgör av alla försäkringsbolagens totala fördelningsinkomst för fördelningsåret. Det bolagsspecifika fördelningssaldot utgör försäkringsbolagets skuld till fördelningssystemet, om saldot visar överskott och försäkringsbolagets fordran hos fördelningssystemet, om saldot visar underskott.

Trafikförsäkringscentralen gör senast den 31 maj under fördelningsåret upp en kalkyl över fördelningskostnaderna och av beloppen av de bolagsspecifika fördelningsavgifterna och fördelningssaldona. Närmare bestämmelser om grunderna för kalkylen utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Trafikförsäkringscentralen fastställer slutligt före den 31 maj året efter fördelningsåret beloppet av fördelningskostnader under fördelningsåret, försäkringsbolagsspecifika fördelningsavgifter och fördelningssaldot.

77 §

Betalning av fördelningsavgift

Försäkringsbolaget ska betala till Trafikförsäkringscentralen eller Trafikförsäkringscentralen betala till försäkringsbolaget den kalkylerade fördelningsavgift som avses i 76 § 3 mom. och skillnaden mellan den slutligt fastställda fördelningsavgift som avses i 76 § 4 mom. och motsvarande förskottsbetalning. Närmare bestämmelser om fördelningsavgiften och redovisningen av den utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Till beloppet som beror på skillnaden mellan den slutligt fastställda avgiften och motsvarande förskottsbetalning som avses i 1 mom. fogas en ränta som räknas på skillnaden mellan de slutligt fastställda betalningarna och förskottsbetalningarna för ett års tid räknat från den 1 juli under fördelningsåret. Som ränta används den referensränta enligt 12 § i räntelagen som gäller nämnda dag.

78 §

Hur överföring eller överlåtelse av försäkringsbeståndet påverkar fördelningsavgiften

Om försäkringsbeståndet helt eller delvis har överförts från ett försäkringsbolag till ett annat till följd av delning eller överlåtelse av försäkringsbeståndet, ska realiserade och förhandsuppskattade premieinkomster och fördelningskostnader som hänför sig till överförda försäkringar samt den andel som motsvarar försäkringarna i det fastställda fördelningssaldot för det år som föregår fördelningsåret vid uppgörandet av kalkylen enligt 76 § och när fördelningsposter fastställs anses höra till det försäkringsbolag som försäkringsbeståndet har överförts till.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

79 §

Tid för väckande av talan

Talan med anledning av försäkringsbolagets ersättningsbeslut eller annat beslut som inverkar på försäkringstagarens, den försäkrades eller någon annan ersättningsberättigads ställning ska väckas mot försäkringsbolaget inom tre år från det att parten fått ett skriftligt besked om försäkringsbolagets beslut och denna tidsfrist, annars är talerätten förlorad.

Om ärendet anhängiggörs i försäkringsnämnden eller trafikskadenämnden eller i något annat organ som avgör konsumenttvister, avstannar tiden för väckande av talan tillfälligt för den tid som förfarandet i organet pågår.

Tiden för väckande av talan anses ha avbrutits den dag som ärendets behandling avslutas i dessa organ.

Tiden för väckande av talan anses inte vara avbruten om behandlingen av ärendet i en domstol eller ett organ som avses i 2 mom. avbryts eller återkallas innan ärendet har avgjorts. Då löper dock tiden för väckande av talan tidigast ut ett år efter det att förfarandet avslutades. Tiden för väckande av talan kan förlängas på detta sätt endast en gång.

80 §

Behandling av ersättningsärenden i domstol

Om ersättning för skada yrkas i domstol av ett fordons ägare, innehavare, förare eller passagerare med stöd av någon annan än denna lag, ska ersättning utdömas i enlighet med denna lag och oberoende av om han eller hon också har en fordran mot den skadelidande. Ett belopp som utdömts på detta sett får endast utsökas hos det försäkringsbolag som ansvarar för trafikskadan och genom att betala ersättningen till den skadelidande blir bolaget befriat från ansvar. Försäkringsbolaget är också skyldigt att betala ersättning till den skadelidande för rättegångskostnader som utdömts på grund av behandling av ett skadeståndsanspråk som ersätts enligt denna lag och dröjsmålsränta.

Skadeståndsanspråk som avses i 1 mom. får inte prövas, om det inte visas att det försäkringsbolag som är ansvarigt för skadan har vägrat betala det skadestånd som yrkats.

Det försäkringsbolag som är ansvarigt för trafikskadan och som har vägrat betala skadestånd som krävts av det, ska skriftligen på det sätt som föreskrivs om delgivning av stämning inkalas för att bli hört. Kallelsetiden ska vara minst 14 dagar.

Försäkringsbolaget har rätt att söka ändring i tingsrättens och hovrättens avgörande.

81 §

Kommunens och samkommunens rätt att söka ändring

En kommun eller samkommun är inte part i ett ärende som gäller en skadelidandes rätt att få ersättning enligt denna lag på den grunden att den har ordnat vård för den skadelidande.

En kommun eller samkommun får söka ändring i ett beslut som gäller fullkostnadsavgift på det sätt som förskrivs i förvaltningsprocesslagen.

82 §

Försäkringsbolagets och Trafikförsäkringscentralens rätt att få uppgifter

Ett försäkringsbolag har trots tystnadsplikt och andra begränsningar av åtkomst till uppgifter rätt att

1) av försäkrings- eller pensionsinstitut som verkställer lagstadgad försäkring, av myndigheter och av andra instanser som lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) tillämpas på få uppgifter om den skadelidandes eller ersättningsberättigades anställningsförhållanden, företagarbete och inkomster, förmåner som utbetalats till honom eller henne och om andra motsvarande omständigheter,

2) av arbetsgivare få uppgifter om arbetstagarens arbete, om vederlag som arbetsgivaren betalar denne och om grunderna för dem och om andra motsvarande omständigheter

3) av läkare och av andra yrkesutbildade personer som avses i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården, av i 2 § 4 punkten i lagen om patientens ställning och rättigheter avsedd verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården, av den instans som verkställer den skadelidandes rehabilitering och av andra verksamhetsenheter inom hälso- och sjukvården samt av producenter av sociala tjänster eller vårdinstitut på begäran få utlåtanden som de sammanställt och andra uppgifter från journalhandlingar, om hälsotillstånd, arbetsförmåga, vård och rehabilitering. Den i 1 mom. avsedda rätt som försäkringsbolag har att få uppgifter förutsätter att uppgifterna är nödvändiga för avgörande av ett försäkrings- eller ersättningsärende som behandlas eller annars är nödvändiga för skötseln av uppgifter enligt denna lag.

Trafikförsäkringscentralen har trots tystnadsplikt och andra begränsningar av åtkomst till uppgifter rätt att av myndigheter och försäkringsbolag få uppgifter om oförsäkrade fordon för att utföra vad som föreskrivs i 29 §.

Försäkringsbolag har för fastställande av försäkringspremie och Trafikförsäkringscentralen har för förmedlande av uppgifter till försäkringsbolag rätt att trots tystnadsplikt och andra begränsningar av åtkomst till uppgifter få uppgifter av myndigheter om

1) avställda fordon som använts i trafik,

2) fordon vars tekniska egenskaper har ändrats så att fordonsklassen har ändrats, och

3) fordon som registrerats för privat bruk men som har använts i tillståndspliktig yrkestrafik.

De uppgifter som avses i denna paragraf får utan samtycke av den vars intressen sekretessen är avsedd att skyddas inhämtas med hjälp av teknisk anslutning.

83 §

Teknisk anslutning

Ett försäkringsbolag har rätt att öppna en teknisk anslutning för en sammanslutning som verkställer lagstadgad försäkring till sådana uppgifter i sitt personregister, som den enligt lag har rätt att få för skötseln av sitt uppdrag.

Med hjälp av en teknisk anslutning som öppnats med stöd av denna paragraf får också sekretessbelagda uppgifter inhämtas utan samtycke av den vars intressen sekretessen är avsedd att skyddas.

Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som begär uppgifter lämna utredning till den som öppnar den tekniska anslutningen om att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

84 §

Försäkringsbolagets rätt att lämna ut uppgifter

Försäkringsbolaget har trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter rätt att till de verksamhetsenheter inom hälso- och sjukvården och

självständiga yrkesutövare som tillhandahåller i 53 § avsedda tjänster lämna sådana uppgifter om den skadelidande som är nödvändiga för beviljande av betalningsförbindelse eller när försäkringsbolaget begär expertutlåtande för avgörande av ett ersättningsärende.

Bestämmelser om försäkringsbolags rätt att lämna ut uppgifter trots sekretessbestämmelser och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter finns i övrigt i 30 kap. 3 § i försäkringsbolagslagen.

85 §

Bevaring av handlingar i försäkringsbolaget

Försäkringsbolaget ska bevara handlingar i enlighet med vad som föreskrivs i arkivlagen (831/1994). Om arkivverket inte har bestämt om varaktig bevaring, ska försäkringsbolaget bevara

- 1) handlingar som gäller försäkringars giltighet och personskador i minst 100 år,
- 2) handlingar som gäller sökande av ändring i minst 50 år, om de inte enligt 1 punkten ska bevaras längre än så,
- 3) övriga handlingar som hänför sig till genomförandet av denna lag i minst 10 år.

Bevaringstiden för handlingar som gäller ett ersättningsärende börjar när ersättningsärendet blir anhängigt i försäkringsbolaget. Bevaringstiden för handlingar o som hänför sig till en försäkring som tecknats enligt denna lag börjar när handlingen kommer in till försäkringsbolaget.

86 §

Informationscentrum

Trafikförsäkringscentralen är det informationscentrum som avses i direktivet.

För att trygga de skadelidandes intressen och säkra en snabb tillgång till information i sådana skadefall som avses i 70 §, samlar Trafikförsäkringscentralen in och sprider information som har betydelse för erhållande av ersättning samt hjälper dem som har rätt till information att få den.

I det syfte som anges i 2 mom. ska Trafikförsäkringscentralen ordna sammanställning och spridning av information om

- 1) registernummer på fordon som är registrerade i Finland,
- 2) nummer på försäkringsavtal och i fråga om avtal som upphört, datumet för upphörandet,
- 3) försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring i Finland och skaderegleringsrepresentanter som de utsett,
- 4) fordon som enligt 8 § 1 mom. 2 punkten är undantagna från försäkringsplikten och organ som ansvarar för skador som dessa orsakat,
- 5) skaderegleringsrepresentanter som försäkringsbolag verksamma i andra EES-stater än Finland har utsett för Finland.

Trafikförsäkringscentralen ska samarbeta med andra EES-staters informationscentra för att förse dem med sådan information som anges i 3 mom. och 71 § eller för att från andra EES-staters informationscentra skaffa motsvarande information för skadelidande.

Trafikförsäkringscentralen har rätt att av de myndigheter och försäkringsbolag som ansvarar för anskaffning eller arkivering av den information som avses i 3 mom. få informationen i fråga om ett fordon under sju år efter att fordonet har avregistrerats eller försäkringsavtalet har upphört att gälla.

87 §

Trafikförsäkringscentralens övriga uppgifter

Utöver vad som föreskrivs ovan i denna lag har Trafikförsäkringscentralen i uppgift att vara nationell byrå samt sammanställa statistik över ersatta trafikskador (trafikskadestatistik) och över ersättningar som betalats från trafikförsäkringen fordonsgruppsvis (riskundersökning). Närmare bestämmelser om innehållet i riskundersökningen får utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Trafikförsäkringscentralen får

- 1) ingå internationella överenskommelser som hänför sig till verkställandet av trafikförsäkring,
- 2) bemyndiga en representant att sköta de uppgifter som skaderegleringsrepresentanten har enligt avtal om gröna kort,
- 3) bevilja gräns- och förflyttningsförsäkringar,
- 4) sköta andra uppgifter som främjar genomförandet och utvecklandet av trafikförsäkringslagstiftningen och trafiksäkerheten, och
- 5) sköta de serviceuppgifter som styrelsen bestämt.

Trafikförsäkringscentralen får inte vägra bevilja en gräns- eller förflyttningsförsäkring som ansökts hos den, om ett försäkringsbolag har vägrat göra det.

88 §

Utlämnande av uppgifter till Trafikförsäkringscentralen

Försäkringsbolag har rätt att lämna ut uppgifter som omfattas av sekretess till Trafikförsäkringscentralen för utövande av regressrätt och för utförande av vad som föreskrivs i 29 §.

Dessutom ska försäkringsbolaget trots sekretessbestämmelserna kalenderårsvis ge Trafikförsäkringscentralen de uppgifter som behövs för upprättande av trafikskadestatistik och utförande av en riskundersökning samt uppgifter som behövs för i 4 § i lagen om Pensionsskyddscentralen (397/2006) avsedd statistisk verksamhet, forskning och utveckling.

Närmare bestämmelser om hur och när de uppgifter som behövs för trafikskadestatistiken och riskundersökningen ska lämnas utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

89 §

Finansinspektionens statistikundersökning

Finansinspektionen ska årligen publicera en utredning av vilken respektive försäkringsbolags realiserade resultat för trafikförsäkringen framgår för minst fem föregående kalenderår.

90 §

Trafiksäkerhetsverkets anmälningsplikt

Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål lämna det försäkringsbolag som försäkrat ett fordon följande uppgifter som antecknats i registret:

- 1) uppgift om att fordonet avregistrerats slutligt;
- 2) uppgift om att fordonets försäkring flyttats till ett annat försäkringsbolag;
- 3) uppgift om att fordonet har bytt ägare och innehavare; och
- 4) uppgift om att fordonet påställt eller avställt.

RP 123/2015 rd

Om försäkring inte har tecknats för ett fordon inom 7 dagar från det att fordonet övergått till ny ägare eller innehavare, ska Trafiksäkerhetsverket i samband med registreringen av fordonet skicka en anmälan om att försäkringen inte har tecknats till Trafikförsäkringscentralen för bestämmande av de avgifter som avses i 27 och 28 §.

91 §

Tullens skyldigheter

Tullen övervakar att ägare eller innehavare av fordon som förs in i Finland från ett tredjeland för tillfälligt bruk har uppfyllt sin skyldighet att teckna gränsförsäkring enligt 7 § för fordonet.

Om ett fordon som avses i 1 mom. inte vid införsel i landet har ett grönt kort eller en gränsförsäkring, ska Tullen ta ut en försäkringspremie för den tid som fordonet avses bli använt i Finland eller i en annan EES-stat och på försäkringsbolagens vägnar för fordonet utfärda ett försäkringsintyg som gäller i EES-staterna.

Om försäkringspremien inte har betalats för hela den tid som förutsätts i 2 mom., ska Tullen i samband med utförseln av fordonet ur landet ta ut en försäkringspremie för en månad och utfärdar ett nytt försäkringsintyg.

Som en del av sin tullövervakning övervakar Tullen också att fordon med hemort i ett tredjeland som förs in i Finland från en annan EES-stat för tillfälligt bruk har en giltig trafik- eller gränsförsäkring.

De avgifter som Tullen tar ut med stöd av denna paragraf ska redovisas och betalas till Trafikförsäkringscentralen.

92 §

Försäkringsbolagets likvidation eller konkurs

En försäkring upphör en månad efter det att försäkringstagaren fått vetskap om att försäkringsbolagets likvidation eller konkurs har inletts och om sin skyldighet att inom föreskriven tid teckna en ny försäkring. Om försäkringstagaren inte tecknat en försäkring i ett annat försäkringsbolag inom den föreskrivna tiden, anses han eller hon ha försummat sin trafikförsäkringsplikt. Likvidatorerna och konkursboet samt, när det gäller utländska försäkringsbolag, Trafikförsäkringscentralen ska skriftligen och utan dröjsmål underrätta försäkringstagarna om ovan nämnda skyldighet att teckna en försäkring i ett annat försäkringsbolag.

Trafikförsäkringscentralen ska i samband med ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs sköta utbetalningen av ersättningar sedan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet har överförts till centralen samt sköta övriga uppgifter som anges i 23 kap. 21 § i försäkringsbolagslagen och i 49 § i lagen om utländska försäkringsbolag. Om likvidationen eller konkursen gäller ett försäkringsbolag vars hemort finns i en annan EES-stat än Finland, inträder Trafikförsäkringscentralens skyldighet att betala ersättningar dock vid den tidpunkt som social- och hälsovårdsministeriet bestämmer.

Trafikförsäkringscentralen har efter det att ett försäkringsbolag försatts i likvidation eller konkurs rätt att av likvidatorerna och konkursboet få den information som centralen behöver för att kunna sköta sina uppgifter enligt 2 mom. och 93 §.

93 §

Försäkringstagarens tillskottsplikt

Om det för en ersättning till följd av ett försäkringsbolags likvidation eller konkurs antingen delvis eller helt och hållet saknas säkerhet sedan tilläggsavgift enligt 14 kap. 5 § i försäkrings-

bolagslagen eventuellt har påförts försäkringstagardelägare, kan försäkringstagare förpliktas att betala tillskottspremie enligt denna paragraf. Vad som föreskrivs i denna paragraf gäller inte en konsument eller en sådan näringsidkare som, med beaktande av arten och omfattningen av näringsverksamheten samt förhållandena i övrigt, i sin egenskap av försäkringsbolagets avtalspart kan jämföras med en konsument.

Tillskottspremie kan påföras sådana försäkringstagare som på grund av ägande eller på andra grunder har utövat betydande inflytande på ett försäkringsbolags förvaltning, om bolaget vid bedrivandet av trafikförsäkring väsentligen underlåtit att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om försäkringsrörelse eller i affärsverksamheten gjort sig skyldigt till brottsligt förfarande som inte kan betraktas som ringa. Tillskottspremien ska för varje enskild försäkringstagare vara lika stor som den ekonomiska nytta han eller hon har fått.

Om tillskottspremien enligt 2 mom. inte räcker till för att täcka den andel för vilken säkerheter saknas och om försäkringspremierna i genomsnitt har varit oskäligt låga i förhållande till kostnaderna för försäkringarna och detta kan anses ha bidragit väsentligt till att försäkringsbolaget försatts i likvidation eller konkurs, kan utöver tillskottspremien enligt 2 mom. dessutom en tillskottspremie påföras de andra trafikförsäkringstagare i bolaget som fått väsentlig ekonomisk nytta av de alltför låga försäkringspremierna. Tillskottspremien får dock för varje enskild försäkringstagares del vara högst lika stor som den ekonomiska nytta som han eller hon till följd av alltför låga försäkringspremier har fått under de tre år som föregått försäkringsbolagets likvidation eller konkurs.

Beslut om tillskottspremie, tillskottspremiens storlek samt redovisningen och betalningen av tillskottspremien fattas av Trafikförsäkringscentralen. Närmare bestämmelser om tillskottspremiens storlek och om redovisning och betalning av tillskottspremien utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. På en debiterad tillskottspremie som inte betalats senast på förfallodagen tas det ut dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 a § i räntelagen. Vad som i 25 och 26 § föreskrivs om försäkringspremie, tillämpas också på tillskottspremie.

94 §

Garantiavgift som påförs försäkringsbolag

Om det för en ersättning enligt denna lag till följd av ett försäkringsbolags likvidation eller konkurs antingen delvis eller helt saknas säkerhet sedan försäkringstagare har påförts tillskottspremie, ska de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring gemensamt ansvara för ersättningen eller en del av den. Finansieringen av den andel för vilken säkerheter saknas sker genom att en årlig garantiavgift tas ut hos de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring under debiteringsåret. Den merkostnad som garantiavgiften orsakar kan försäkringsbolaget inkludera i de inflytande trafikförsäkringspremierna.

Garantiavgiftens storlek fastställs i proportion till försäkringsbolagets premieinkomst från trafikförsäkringen eller till en uppskattad premieinkomst som beräknats utifrån de risker som försäkringarna täcker. Avgiften får årligen utgöra högst två procent av den ovan avsedda premieinkomsten. Närmare bestämmelser om garantiavgiftens storlek utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

På debiterad garantiavgift och förskott på garantiavgift som inte betalats senast på förfalldagen tas det ut dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 a § i räntelagen. Garantiavgifter och förskott på dem samt dröjsmålsräntor är direkt utsökbara. Bestämmelser om indrivning av dem finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter.

RP 123/2015 rd

95 §

Tjänsteansvar

På de anställda vid ett försäkringsbolag samt på medlemmarna i ett försäkringsbolags styrelse tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

8 kap.

Ikraftträdande

96 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 4 kap. som gäller ersättning för sjukvårdskostnader träder dock i kraft redan den 20 .

97 §

Lagstiftning som upphävs

Genom denna lag upphävs

- 1) trafikförsäkringslagen (279/1959),
- 2) lagen om bindande av vissa trafikskadeersättningar vid lönenivån (875/1971), och
- 3) förordningen om tullverkets åligganden vid trafikförsäkring av fordon som införts i landet för tillfälligt bruk (456/1995).

98 §

Hänvisningar till tidigare lag

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den trafikförsäkringslag som upphävs genom denna lag, ska denna lag tillämpas i stället för den.

99 §

Övergångsbestämmelser

Denna lag tillämpas på försäkringsavtal som gällde vid ikraftträdandet av denna lag. Den tillämpas från ingången av den försäkringsperiod som följer närmast på ikraftträdandet.

På skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Med avvikelse från 2 mom. tillämpas 60 och 62—68 § samt 75 § 2 mom. 2—5 punkten också på trafikskador som inträffat före ikraftträdandet av denna lag.

På ärenden om försummelse av försäkringsplikt som var anhängiga vid Trafikförsäkringscentralen vid ikraftträdandet av denna lag men i vilka beslut inte hade meddelats vid den tidpunkten ska 27—29 § tillämpas.

I fråga om de skadefall som inträffat före lagen trätt i kraft, som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för och som den ännu inte har ersatt i sin helhet, ska Trafikförsäkringscentralen beräkna det belopp som motsvarar ersättningsansvaret som bestäms enligt försäkringsbolagslagen, samt dela beloppet mellan de försäkringsbolag som är Trafikförsäkringscentralens me-

RP 123/2015 rd

delmmar i ett förhållande som motsvarar premieinkomsten från trafikförsäkringen enligt resultatredovisningen under föregående kalenderår hos dessa bolag. Försäkringsbolaget ska bokföra sin andel av beloppet i sitt ersättningsansvar. Om det har skett en beståndöverlåtelse från ett försäkringsbolag till ett annat som följd av delning eller överlåtelse av försäkringsbestånd, ska Trafikförsäkringscentralen bestämma en andel av ersättningsansvaret som motsvarar de överlåtna försäkringarna vid tidpunkten för överlåtelsen. Det försäkringsbolaget som har övertagit beståndet ansvarar för denna andel.

2.

Lag

om Trafikförsäkringscentralen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Trafikförsäkringscentralen

Trafikförsäkringscentralen är ett gemensamt organ för genomförande och utveckling av trafikförsäkring. Bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens uppgifter finns i trafikförsäkringslagen (/) och lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001).

Denna lag innehåller bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens medlemmar samt om finansiering av centralens verksamhet och om dess förvaltning.

2 §

Trafikförsäkringscentralens medlemmar

Försäkringsbolag som bedriver försäkringsverksamhet enligt trafikförsäkringslagen och Statskontoret är medlemmar i Trafikförsäkringscentralen.

3 §

Ansvar för Trafikförsäkringscentralens kostnader

Trafikförsäkringscentralens medlemmar ansvarar för Trafikförsäkringscentralens kostnader med undantag för kostnader som uppstår hos Trafikförsäkringscentralen av de uppgifter som den har enligt lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. Statskontoret ansvarar dock endast för de kostnader som hänför sig till genomförandet av de uppgifter som Statskontoret har enligt trafikförsäkringslagen.

Trafikförsäkringscentralens medlemmar ska årligen betala centralen en avgift för att täcka de kostnader som orsakas av centralens verksamhet. Statskontorets kostnadsandel beräknas enligt hur stor andel av Trafikförsäkringscentralens driftskostnader bedöms hänföra sig till Statskontoret. De övriga medlemmarna ska täcka den överskjutande delen i förhållande till den premieinkomst de har för trafikförsäkringen enligt sina resultaträkningar.

Ett försäkringsbolag som slutat bedriva trafikförsäkringsverksamhet och som utträtt ur Trafikförsäkringscentralen ska betala Trafikförsäkringscentralen de kostnader som avses i 1 och 2 mom. fram till dagen för utträdet. Om ett försäkringsbolag som förskott har betalat mer än dess slutliga andel av avgiften, ska Trafikförsäkringscentralen till det försäkringsbolag som utträtt utan dröjsmål betala tillbaka den andel som betalats för mycket.

RP 123/2015 rd

4 §

Bestämmande och uttag av avgifter som motsvarar kostnadsandelen

Trafikförsäkringscentralen bestämmer de avgifter som ska betalas till centralen så att avgifterna motsvarar medlemmarnas andel i kostnaderna. Centralen har rätt att ta ut förskott på avgifterna.

Närmare föreskrifter om beräkning av medlemmarnas kostnadsandelar och om deras verkställande utfärdas i de kostnadsfördelningsgrunder som social- och hälsovårdsministeriet fastställer på förslag av Trafikförsäkringscentralen.

Om ett medlemsbolag inte förmår betala sin avgift eller förskott på avgiften, fördelas det obetalade beloppet att betalas mellan de andra medlemsbolagen på det sätt som föreskrivs i 3 § 2 mom.

Om avgiften inte betalas senast på förfallodagen, tas det ut årlig dröjsmålsränta på det obetalda kapitalet enligt den räntesats som avses i 4 a § 1 mom. i räntelagen (633/1982). Avgiften inklusive dröjsmålsränta är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av den finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

5 §

Serviceavgifter

Trafikförsäkringscentralen får för skötseln av de serviceuppgifter som avses i 87 § 2 mom. 5 punkten i trafikförsäkringslagen ta ut funktionsspecifika serviceavgifter, som ska täcka de kostnader som serviceuppgifterna orsakar.

6 §

Organ

Trafikförsäkringscentralens organ är allmänna mötet, styrelsen och verkställande direktören.

7 §

Allmänna mötet och dess uppgifter

Trafikförsäkringscentralens högsta beslutanderätt används av allmänna mötet. Varje medlem har rätt att delta i och yttra sig på allmänna mötet.

Allmänna mötet har i uppgift att

- 1) godkänna det förslag till stadgar för centralen som ska överlämnas till social- och hälsovårdsministeriet,
- 2) besluta om fastställande av föregående års bokslut och om åtgärder som räkenskaperna ger upphov till,
- 3) besluta om beviljande av ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören,
- 4) besluta om följande års verksamhetsplan och budget,
- 5) välja styrelseledamöter och deras suppleanter,
- 6) välja revisorer, samt
- 7) behandla övriga ärenden som enligt centralens stadgar ska behandlas av allmänna mötet.

8 §

Beslutförhet, röstetal och beslutsfattande i allmänna mötet

Allmänna mötet är beslutfört, om minst hälften av röstetalet är företrätt på mötet.

Varje medlem har en röst på mötet. Dessutom har medlemmarna sammanlagt 1 000 röster som fördelas mellan medlemmarna i förhållande till respektive försäkringsbolags senast kända premieinkomst för i Finland bedriven trafikförsäkring under kalenderåret i fråga och Statskontorets kalkylerade premieinkomst. En medlem får rösta med högst en tredjedel av det röstetal som är företrätt på mötet.

Allmänna mötets beslut blir det förslag som understöds av över hälften av de avgivna rösterna. Om rösterna faller lika, blir beslutet den åsikt som mötets ordförande omfattar. Vid val anses den vald som har fått de flesta rösterna. Om rösterna faller lika vid val, avgörs valet genom lottdragning.

9 §

Styrelsens sammansättning och dess uppgifter

Styrelsen svarar för Trafikförsäkringscentralens förvaltning och ser till att verksamheten ordnas på ett behörigt sätt. Styrelsen utövar centralens högsta beslutanderätt i ärenden som inte ska avgöras av allmänna mötet. Styrelsen får delegera sin behörighet till centralens verkställande direktör och funktionärerna.

Styrelsen ska ha minst fem ledamöter. Styrelsen utser inom sig en ordförande och en vice ordförande.

Vad som föreskrivs i denna lag om ordförande, gäller också för vice ordförande.

10 §

Behörighetskrav för styrelseledamöter

En person som är omyndig eller försatt i konkurs eller som har meddelats näringsförbud får inte vara ledamot i styrelsen.

Styrelseledamöterna ska ha den yrkeskompetens och erfarenhet som uppdraget kräver. Dessutom ska det i styrelsen finnas ledamöter med en sådan allmän kännedom om försäkringsverksamhet som är behövlig med beaktande av arten och omfattningen av Trafikförsäkringscentralens verksamhet.

11 §

Beslutförhet och jäv hos styrelsen

Styrelsen är beslutfört när mötets ordförande och minst hälften av de övriga ledamöterna är närvarande. Majoritetens åsikt gäller som styrelsens beslut. Om rösterna faller lika, avgör ordförandens röst.

En styrelseledamot får inte delta i behandlingen av ett ärende som gäller enskilda intressen med anknytning till styrelseledamoten eller en sammanslutning där han eller hon är styrelseledamot, verkställande direktör eller anställd.

RP 123/2015 rd

12 §

Verkställande direktören

Verkställande direktören sköter Trafikförsäkringscentralens löpande förvaltning i enlighet med de anvisningar och föreskrifter som styrelsen har gett.

På verkställande direktören tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om behörighet och jäv hos styrelseledamöter.

13 §

Rätt att få ett ärende behandlat av allmänna mötet

En medlem av Trafikförsäkringscentralen har rätt att få ett styrelsebeslut, med undantag för ett beslut som gäller ersättning för trafikskada, hänskjutet till allmänna mötet, om medlemmen kräver det inom 14 dagar från den dag beslutet meddelades.

14 §

Bokföring, bokslut och verksamhetsberättelse

I Trafikförsäkringscentralens bokföring samt vid sammanställning av bokslut och verksamhetsberättelse ska bokföringslagen (1336/1997) iakttas.

15 §

Revision

För revision av Trafikförsäkringscentralens bokföring, bokslut och verksamhetsberättelse samt förvaltning ska allmänna mötet välja två revisorer och två revisorssuppleanter för en räkenskapsperiod åt gången. Minst en av revisorerna och dennes revisorssuppleant ska uppfylla de behörighetskrav som försäkringsbolags revisorer ska uppfylla enligt försäkringsbolagslagen (521/2008).

På revision vid Trafikförsäkringscentralen tillämpas i övrigt revisionslagen (459/2007).

16 §

Förberedelser för undantagsförhållanden

Trafikförsäkringscentralen ska säkerställa en så störningsfri skötsel som möjligt av sina uppgifter som också i undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplaneringen på försäkringsområdet, genom att på förhand förbereda verksamhet för undantagsförhållanden och genom andra åtgärder.

Om de uppgifter som avses i 1 mom. förutsätter sådana åtgärder av Trafikförsäkringscentralen som klart avviker från centralens sedvanliga verksamhet och som orsakar väsentliga extra kostnader, kan sådana kostnader ersättas från den försörjningsberedskapsfond som avses i lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen (1390/1992).

Finansinspektionen får meddela närmare föreskrifter om de åtgärder som avses i 1 mom.

RP 123/2015 rd

17 §

Styrelseledamöternas och verkställande direktörens skadeståndsskyldighet

En styrelseledamot och verkställande direktören är skyldiga att ersätta skada som de uppsåtligt eller av oaktsamhet har orsakat Trafikförsäkringscentralen. Detsamma gäller skada som genom överträdelse av denna lag eller Trafikförsäkringscentralens stadgar har orsakats en medlem i Trafikförsäkringscentralen eller någon annan. Bestämmelser om tjänsteansvar finns i 95 § i trafikförsäkringslagen.

18 §

Tystnadsplikt och skyldighet att lämna ut uppgifter

I fråga om tystnadsplikt för anställda vid Trafikförsäkringscentralen eller personer som centralen anlitar som sakkunniga på grundval av ett uppdrag, i fråga om utlämnande av uppgifter som omfattas av tystnadsplikten och i fråga om brott mot tystnadsplikten tillämpas vad som i 30 kap. 1, 3 och 4 § i försäkringsbolagslagen föreskrivs om försäkringsbolag.

19 §

Trafikförsäkringscentralens stadgar

Närmare föreskrifter om Trafikförsäkringscentralens förvaltning ges i Trafikförsäkringscentralens stadgar som social- och hälsovårdsministeriet fastställer på framställning av centralen.

20 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

21 §

Övergångsbestämmelser

Bestämmelserna i 17 § tillämpas inte på en skada, om den gärning eller försummelse som orsakat skadan har skett före ikraftträdandet av denna lag.

På ett beslut som allmänna mötet har fattat före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

3.

Lag

om ändring av 10 § i lagen om utländska försäkringsbolag

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 10 § i lagen om utländska försäkringsbolag (398/1995), sådan paragrafen lyder i lag 305/2015, ett nytt 2 mom. som följer:

10 §

Anmälan om inledande av fritt tillhandahållande av försäkringstjänster

I anmälan ska dessutom anges namn och adress på ersättningsombudet. Till anmälan ska fogas den fullmakt som getts ombudet. Om försäkringsbolagets avsikt är att bedriva försäkringsverksamhet enligt trafikförsäkringslagen i Finland, ska det till anmälan fogas en utredning över att försäkringsbolaget är medlem i eller har gett in en ansökan om medlemskap till Trafikförsäkringscentralen. Försäkringsbolaget ska även göra en utfästelse om att det inte börjar bedriva trafikförsäkringsverksamhet i Finland innan det har godkänts som medlem i Trafikförsäkringscentralen.

Denna lag träder i kraft den

20 .

4.

Lag

om ändring av 2 kap. 3 § och 3 kap. 8 § i försäkringsbolagslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i försäkringsbolagslagen (521/2008) 2 kap. 3 § 5 mom. och 3 kap. 8 § 4 mom., av
dem 2 kap. 3 § 5 mom., sådant det lyder i lag 303/2015, som följer:

2 kap.

Bildande av försäkringsbolag och koncession

3 §

Ansökan om koncession

Om koncessionsansökan gäller trafikförsäkring, ska det i ansökan i enlighet med 69 §
1 mom. i trafikförsäkringslagen (/20) uppges namn och adress på de skaderegleringsrepre-
santanter som utses i varje annan EES-stat.

3 kap.

Bedrivande av direkt försäkring utomlands

8 §

Försäkringsbolags anmälan om att fritt tillhandahållande av försäkringstjänster inleds

En i 69 § 1 mom. i trafikförsäkringslagen avsedd skaderegleringsrepresentant ska i den EES-
stat för vilken representanten utsetts sköta också det i 3 mom. avsedda ersättningsombudets
uppgifter, om försäkringsbolaget har försummat att utse ett ersättningsombud.

Denna lag träder i kraft den

20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om trafikskadenämnden

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om trafikskadenämnden (441/2002) 5 § 1 mom. och 6 §, samt
ändras 4 § som följer:

4 §

Trafikskadenämndens uppgifter

Trafikskadenämnden har i uppgift att främja enhetligheten i ersättningspraxis genom att ge utlåtanden och allmänna tillämpningsrekommendationer i ersättningsärenden enligt trafikförsäkringslagen (/) och, i syfte att främja tillgång till allmän information om trafikskador, att informera om sin verksamhet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 16 § i lagen om ansvar i spårtrafik

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) 16 § som följer:

16 §

Delning av ansvaret med trafikförsäkringsbolag

Har den skadelidande med anledning av en och samma skada rätt till ersättning såväl enligt denna lag som enligt trafikförsäkringslagen, fördelas ansvaret mellan de ersättningsskyldiga enligt vad som bestäms i 52 § i trafikförsäkringslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 52 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 52 § som följer:

52 §

Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning

Om ett fordon belagts med användningsförbud av den orsaken att betalning av skatter eller avgifter för fordonet har försummats, eller försäkringsplikten enligt trafikförsäkringslagen har försummats, eller om betalning av trafikförsäkringspremien försummats för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt, får periodisk besiktning av fordonet inte slutföras eller efterbesiktning utföras. Trots försummad betalning av trafikförsäkringspremie får periodisk besiktning utföras, om det skett ett byte av försäkringstagare eller om en domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldsanering för den som inte betalat premien.

Besiktningförrättaren är vid utförande av periodisk besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registren finns anteckning om försummelse av försäkringspremier för det fordon som besiktas. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen anses vara betalda, om fordons ägare eller innehavare visar upp ett verifikat eller annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

Separata bestämmelser gäller för verkningarna på användningsförbud till följd av saneringsförfarande eller skuldsanering för den som försummat att betala skatter och för användningsförbud till följd av försummad betalning av skatter och avgifter för ett fordon.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av lagen om försäkringsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om försäkringsavtal (543/1994) 1 §, 30 § 3 mom. och 75 § 3 mom., sådana de lyder i lag 426/2010, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på andra försäkringar än lagstadgade försäkringar.

Lagen tillämpas dock på försäkringar enligt patientskadelagen (585/1986) och lagen om miljöskadeförsäkringen, om inte något annat föreskrivs i de lagarna.

På trafikförsäkring tillämpas bestämmelserna i 3 §, 5 § 1 och 2 mom., 7—9 §, 11 § 2—5 mom., 12, 18, 19 och 22 §, 26 § 1 och 2 mom., 35 § 1, 2 och 4 mom., 38, 44 och 69 §, 70 § 2 mom. samt 71 och 72 §, om inte något annat föreskrivs i trafikförsäkringslagen (/).

Denna lag gäller inte återförsäkring.

30 §

Framkallande av försäkringsfall vid skadeförsäkring

I försäkringsvillkoren för en skadeförsäkring får det dessutom anges att ersättningen till den försäkrade kan sänkas eller förvägras i det fall att den försäkrades bruk av alkohol eller narkotika har varit en bidragande orsak till försäkringsfallet. I försäkringsvillkoren för en frivillig motorfordonsförsäkring får det anges hur användning av alkohol, narkotika eller andra berusningsmedel påverkar försäkringsersättningen enligt vad som föreskrivs i 48 § i trafikförsäkringslagen.

75 §

Försäkringsgivarens regressrätt

Försäkringsvillkoren får inte avvika från bestämmelserna i 1 och 2 mom. till nackdel för tredje person, om denne är en privatperson eller en arbetstagare, en tjänsteman eller någon annan som i enlighet med 3 kap. 1 § i skadeståndslagen (412/1974) kan jämföras med dessa. I försäkringsvillkoren för en frivillig motorfordonsförsäkring kan dock regressrätten regleras i enlighet med 73 § i trafikförsäkringslagen.

Denna lag träder i kraft den

20 .

9.

Lag

om ändring av 13 a § i produktansvarslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i produktansvarslagen (694/1990) 13 a §, sådan den lyder i lag 479/2015, som följer:

13 a §

Om en försäkringsgivare med stöd av en läkemedelsskadeförsäkring har betalat en ersättning som den skadelidande med stöd av denna lag hade haft rätt att kräva av den ersättningskyldige, övergår inte den skadelidandes rätt till skadestånd enligt denna lag på försäkringsgivaren.

Denna lag träder i kraft den

20 .

10.

Lag

om upphävande av 13 a och 13 b § i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården

I enlighet med riksdagens beslut

1 §

Genom denna upphävs i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (735/1992) 13 a och 13 b §, sådana de lyder i lag 468/2015.

2 §

Denna lag träder i kraft den

20 .

11.

Lag

om ändring av 13 och 15 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen (626/1991) 13 §
1 mom. och 15 § som följer:

13 §

Kostnadsfördelning

Har rehabiliteringsklienten med anledning av en och samma trafikskada eller flera trafikskador som står i direkt samband med varandra rätt till ersättning enligt två eller flera trafikförsäkringar, skall kostnaderna fördelas mellan försäkringsanstalterna på det sätt som stadgas i 51 § trafikförsäkringslagen.

15 §

Förhöjning av fördröjd ersättning

Vad som i 67 § trafikförsäkringslagen stadgas om förhöjning av fördröjd ersättning eller fördröjt skadestånd för personskada skall tillämpas också när en sådan ersättning som avses i denna lag fördröjs.

Denna lag träder i kraft den 20.

Helsingfors den 19 november 2015

Statsminister

Juha Sipilä

Social- och hälsovårdsminister Hanna Mäntylä

4.

Lag

om ändring av 2 kap. 3 § och 3 kap. 8 § i försäkringsbolagslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i försäkringsbolagslagen (521/2008) 2 kap. 3 § 5 mom. och 3 kap. 8 § 4 mom., av
dem 2 kap. 3 § 5 mom., sådant det lyder i lag 303/2015, som följer:

Gällande lydelse

2 kap.

**Bildande av försäkringsbolag och kon-
cession**

3 §

Ansökan om koncession

Om koncessionsansökan gäller trafikförsäkring ska i ansökan i enlighet med 14 a § i trafikförsäkringslagen (279/1959) uppges namn och adress på de skaderegleringsrepresentanter som utses i varje annan EES-stat.

Föreslagen lydelse

2 kap.

**Bildande av försäkringsbolag och kon-
cession**

3 §

Ansökan om koncession

Om koncessionsansökan gäller trafikförsäkring, ska det i ansökan i enlighet med 69 § 1 mom. i trafikförsäkringslagen (/20) uppges namn och adress på de skaderegleringsrepresentanter som utses i varje annan EES-stat.

RP 123/2015 rd

Gällande lydelse

3 kap.

**Bedrivande av direkt försäkring utom-
lands**

8 §

*Försäkringsbolags anmälan om att fritt till-
handahållande av försäkringstjänster inleds*

Den skaderegleringsrepresentant som avses i 14 a § i trafikförsäkringslagen ska i den EES-stat för vilken representanten utsetts sköta också det ersättningsombuds uppgifter som avses i 3 mom., om försäkringsbolaget har underlåtit att utse ett ersättningsombud.

Föreslagen lydelse

3 kap.

**Bedrivande av direkt försäkring utom-
lands**

8 §

*Försäkringsbolags anmälan om att fritt till-
handahållande av försäkringstjänster inleds*

En i 69 § 1 mom. i trafikförsäkringslagen avsedd skaderegleringsrepresentant ska i den EES-stat för vilken representanten utsetts sköta också det i 3 mom. avsedda ersättningsombudets uppgifter, om försäkringsbolaget har försummat att utse ett ersättningsombud.

Denna lag träder i kraft den

20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om trafikskadenämnden

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om trafikskadenämnden (441/2002) 5 § 1 mom. och 6 §, samt
ändras 4 § som följer:

Gällande lydelse

4 §

Trafikskadenämndens uppgifter

I syfte att främja enhetligheten i ersättningspraxis har trafikskadenämnden till uppgift att ge rekommendationer och utlåtanden i ärenden om ersättande av trafikskada och, i syfte att främja tillgång till allmän information om trafikskador, att informera om sin verksamhet.

Nämnden kan ge allmänna tillämpningsrekommendationer i ärenden om ersättning enligt trafikförsäkringslagen (279/1959) och i principiella frågor om tillämpningen av trafikförsäkringslagen.

Nämnden har till uppgift att ge utlåtanden i ersättningsärenden på begäran av

1) ett försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet, Trafikförsäkringscentralen eller Statskontoret,

2) en domstol, när ett ersättningsärende behandlas av domstolen, eller

3) en skadelidande, försäkringstagare eller någon annan ersättningsberättigad.

5 §

Behandlingen av ärenden i nämnden

När det finns ett lagakraftvunnet domstolsavgörande i ett ersättningsärende får trafikskadenämnden inte behandla ärendet till den del det har avgjorts.

Föreslagen lydelse

4 §

Trafikskadenämndens uppgifter

Trafikskadenämnden har i uppgift att främja enhetligheten i ersättningspraxis genom att *ge utlåtanden och allmänna tillämpningsrekommendationer i ersättningsärenden enligt trafikförsäkringslagen (/)* och, i syfte att främja tillgång till allmän information om trafikskador, att informera om sin verksamhet.

(upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Ersättningsärenden som nämnden behandlar

Om en domstol inte har avgjort ett ersättningsärende genom en lagakraftvunnen dom eller det inte är fråga om ett regressanspråk som grundar sig på ett lagakraftvunnet ersättningsbeslut som getts med stöd av lagstiftningen om olycksfallsförsäkring, skall ett försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet, Trafikförsäkringscentralen eller Statskontoret innan ersättningsärendet avgörs begära nämndens utlåtande i frågor som gäller

(upphävs)

1) fortlöpande ersättning för bestående partiell eller total arbetsoförmåga eller för dödsfall eller, i stället för den, en engångsbetalning av kapitalvärdet av ersättningen,

2) höjning eller sänkning av en fortlöpande ersättning med stöd av 6 § 2 mom. trafikförsäkringslagen,

3) ersättning för lyte eller annat bestående men, om skadan är svår, eller

4) ersättning för sveda och värk, om skadan är svår.

En försäkringsanstalt som avses i 1 mom. har rätt att begära nämndens utlåtande även i andra ärenden som är under behandling i anstalten och som gäller dess ersättningsåtgärder.

Om försäkringsanstaltens beslut i ett ärende som avses i 1 mom. avviker från nämndens utlåtande till nackdel för ersättningstagaren, skall utlåtandet fogas till beslutet. Beslutet skall även delges nämnden.

Skadelidande, försäkringstagare och övriga ersättningsberättigade har rätt att begära nämndens utlåtande i ärenden som gäller ersättande av trafikskada eller andra krav som hänför sig till samma trafikskada.

En i 4 mom. avsedd har rätt att begära nämndens utlåtande inom 90 dagar från den dag då den i 1 mom. avsedda försäkringsanstalten fattade sitt ersättningsbeslut.

Denna lag träder i kraft den

20 .

6.

Lag

om ändring av 16 § i lagen om ansvar i spårtrafik

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) 16 § som följer:

Gällande lydelse

16 §

Delning av ansvaret med trafikförsäkringsbolag

Har den skadelidande med anledning av en och samma skada rätt till ersättning såväl enligt denna lag som enligt trafikförsäkringslagen, fördelas ansvaret mellan de ersättningskyldiga enligt vad som bestäms i 20 a § trafikförsäkringslagen.

Föreslagen lydelse

16 §

Delning av ansvaret med trafikförsäkringsbolag

Har den skadelidande med anledning av en och samma skada rätt till ersättning såväl enligt denna lag som enligt trafikförsäkringslagen, fördelas ansvaret mellan de ersättningskyldiga enligt vad som bestäms i 52 § i trafikförsäkringslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 52 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 52 § som följer:

Gällande lydelse

52 §

Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning

Om ett fordon inte får användas i trafik på grund av att skatter eller avgifter för fordonet inte har betalats eller om trafikförsäkringspremien i fråga om ett fordon för vilket föreligger trafikförsäkringsskyldighet inte har betalats, får periodisk besiktning av fordonet inte slutföras eller efterbesiktning utföras. Trots försummad betalning av trafikförsäkringspremie får periodisk besiktning utföras, om domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldsanering för den som inte betalat premien.

Om verkningarna på användningsförbudet till följd av saneringsförfarande eller skuldsanering för den som försummat att betala skatter och om användningsförbud till följd av försummad betalning av skatter och avgifter för ett fordon samt om kontroll av trafikförsäkringspremie i samband med periodisk besiktning bestäms särskilt.

Föreslagen lydelse

52 §

Förutsättningar för utförande av periodisk besiktning

Om ett fordon *belagts med användningsförbud* av den orsaken att betalning av skatter eller avgifter för fordonet *har försummats, eller försäkringsplikten enligt trafikförsäkringslagen har försummats, eller* om betalning av trafikförsäkringspremien försummas för ett fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt, får periodisk besiktning av fordonet inte slutföras eller efterbesiktning utföras. Trots försummad betalning av trafikförsäkringspremie får periodisk besiktning utföras, om det skett ett byte av försäkringstagare eller om en domstol har beslutat inleda saneringsförfarande eller skuldsanering för den som inte betalat premien.

Besiktningsförrättaren är vid utförande av periodisk besiktning skyldig att kontrollera att det inte i registren finns anteckning om försummelse av försäkringspremier för det fordon som besiktas. Försäkringspremierna ska oberoende av anteckningen anses vara betalda, om fordonets ägare eller innehavare visar upp ett verifierat eller annan tillförlitlig utredning över betalning av premierna.

RP 123/2015 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Separata bestämmelser gäller för verkningarna på användningsförbud till följd av saneringsförfarande eller skuldsanering för den som försummat att betala skatter och för användningsförbud till följd av försummad betalning av skatter och avgifter för ett fordon.

Denna lag träder i kraft den _____ 20 .

8.

Lag

om ändring av lagen om försäkringsavtal

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om försäkringsavtal (543/1994) 1 §, 30 § 3 mom. och 75 § 3 mom., sådana de lyder i lag 426/2010, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Tillämpningsområde

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på andra försäkringar än lagstadgade försäkringar.

Denna lag tillämpas på andra försäkringar än lagstadgade försäkringar.

Lagen tillämpas dock på försäkringar enligt *trafikförsäkringslagen* (279/1959), patientskadelagen (585/1986) och lagen om miljöskadeförsäkring (81/1998), om inte något annat bestäms i dessa lagar.

Lagen tillämpas dock på försäkringar enligt patientskadelagen (585/1986) och lagen om miljöskadeförsäkringen, om inte något annat föreskrivs i de lagarna.

På trafikförsäkring tillämpas bestämmelserna i 3 §, 5 § 1 och 2 mom., 7—9 §, 11 § 2—5 mom., 12, 18, 19 och 22 §, 26 § 1 och 2 mom., 35 § 1, 2 och 4 mom., 38, 44 och 69 §, 70 § 2 mom. samt 71 och 72 §, om inte något annat föreskrivs i trafikförsäkringslagen (/).

Denna lag gäller inte återförsäkring.

Denna lag gäller inte återförsäkring.

30 §

30 §

Framkallande av försäkringsfall vid skadeförsäkring

Framkallande av försäkringsfall vid skadeförsäkring

I försäkringsvillkoren för en skadeförsäkring får dessutom föreskrivas att ersättningen till den försäkrade kan sänkas eller förvägras i det fall att den försäkrades bruk av alkohol eller narkotika har varit en bidragande orsak till försäkringsfallet. I försäkringsvillkoren för motorfordonsförsäkring får det föreskrivas hur användning av alkohol, narkotika eller andra berusningsmedel påverkar försäkringsersättningen enligt bestämmelserna i 7 § 4 och 5 mom. i trafikförsäkringslagen.

I försäkringsvillkoren för en skadeförsäkring får det dessutom anges att ersättningen till den försäkrade kan sänkas eller förvägras i det fall att den försäkrades bruk av alkohol eller narkotika har varit en bidragande orsak till försäkringsfallet. I försäkringsvillkoren för *en frivillig* motorfordonsförsäkring får det anges hur användning av alkohol, narkotika eller andra berusningsmedel påverkar försäkringsersättningen enligt *vad som föreskrivs i 48 § i trafikförsäkringslagen*.

RP 123/2015 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

75 §

75 §

Försäkringsgivarens regressrätt

Försäkringsgivarens regressrätt

Försäkringsvillkoren får inte avvika från bestämmelserna i 1 och 2 mom. till nackdel för en tredje person om denne är en privatperson eller en arbetstagare, en tjänsteman eller någon annan person som i enlighet med 3 kap. 1 § i skadeståndslagen (412/1974) kan jämföras med dessa. I försäkringsvillkoren för motorfordonsförsäkring kan dock regressrätten regleras i enlighet med 20 § i trafikförsäkringslagen.

Försäkringsvillkoren får inte avvika från bestämmelserna i 1 och 2 mom. till nackdel för tredje person, om denne är en privatperson eller en arbetstagare, en tjänsteman eller någon annan som i enlighet med 3 kap. 1 § i skadeståndslagen (412/1974) kan jämföras med dessa. I försäkringsvillkoren för en *frivillig motorfordonsförsäkring* kan dock regressrätten regleras i enlighet med 73 § i trafikförsäkringslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av 13 a § i produktansvarslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i produktansvarslagen (694/1990) 13 a §, sådan den lyder i lag 479/2015, som följer:

Gällande lydelse

13 a §

Om en försäringgivare med stöd av *trafikförsäkringslagen (279/1959)* eller en läkemedelsskadeförsäkring har betalt en ersättning som den skadelidande med stöd av denna lag hade rätt att kräva av den ersättningsskyldige, övergår inte den skadelidandes rätt till skadestånd enligt denna lag på försäringgivaren.

Föreslagen lydelse

13 a §

Om en försäringgivare med stöd av en läkemedelsskadeförsäkring har betalat en ersättning som den skadelidande med stöd av denna lag hade haft rätt att kräva av den ersättningsskyldige, övergår inte den skadelidandes rätt till skadestånd enligt denna lag på försäringgivaren.

Denna lag träder i kraft den

20 .

11.

Lag

om ändring av 13 och 15 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen (626/1991) 13 §
1 mom. och 15 § som följer:

Gällande lydelse

13 §

Kostnadsfördelning

Har rehabiliteringsklienten med anledning av en och samma trafikskada eller flera trafikskador som står i direkt samband med varandra rätt till ersättning enligt två eller flera trafikförsäkringar, skall kostnaderna fördelas mellan försäkringsanstalterna på det sätt som stadgas i 14 § trafikförsäkringslagen.

Föreslagen lydelse

13 §

Kostnadsfördelning

Har rehabiliteringsklienten med anledning av en och samma trafikskada eller flera trafikskador som står i direkt samband med varandra rätt till ersättning enligt två eller flera trafikförsäkringar, skall kostnaderna fördelas mellan försäkringsanstalterna på det sätt som stadgas i 51 § trafikförsäkringslagen.

15 §

Förhöjning av fördröjd ersättning

Vad som i 12 a § trafikförsäkringslagen stadgas om förhöjning av fördröjd ersättning eller fördröjt skadestånd för personskada skall tillämpas också när en sådan ersättning som avses i denna lag fördröjs.

15 §

Förhöjning av fördröjd ersättning

Vad som i 67 § trafikförsäkringslagen stadgas om förhöjning av fördröjd ersättning eller fördröjt skadestånd för personskada skall tillämpas också när en sådan ersättning som avses i denna lag fördröjs.

Denna lag träder i kraft den 20 .