

Regeringskansliet
Justitiedepartementet

Yttrande

2018-08-24

EU-direktiv om ändring i motorfordonsförsäkringsdirektivet

Svensk Försäkring samt Trafikförsäkringsföreningen (TFF) inkommer härmed med ett gemensamt yttrande.

Minimibelopp

Vi ställer oss positiva till att minimibeloppen harmoniseras inom den europeiska gemenskapen. De svenska reglerna uppfyller redan kraven som kommer att ställas, det är bra att få med alla länder till en gemensam miniminivå för att säkerställa en god ekonomisk kompensation oavsett var olyckan inträffar.

Kontroller av fordon

Vi ser mycket positivt på möjligheten till att utvidga kontrollerna av trafikförsäkringar. Det är viktigt i arbetet med att motverka oförsäkrad körning. Vi utgår från att polisen nu ges ytterligare uppdrag till kontroll samt att utnyttja den potential att använda redan befintlig teknik på våra vägar. Det kan vara användande av trängselavgiftskameror samt de hastighetskameror som finns över landet. Härigenom kan såväl oförsäkrade som avställda fordon upptäckas.

På sikt bör det även utbytas uppgifter med andra länder vars oförsäkrade fordon färdas på svenska vägar.

Omfattning

Svensk Försäkring och TFF ställer sig bakom förslaget till omfattning av direktivet såsom det är formulerat och den kodifiering av rättspraxis som sker genom förslag till text. Detta är i linje med svenska regler och rättspraxis. Det ger ett gott konsumentskydd och möjligheter till undantag på nationell nivå, där detta kan motiveras.

Det är viktigt att EU medborgaren känner sig säker på att kunna få en god kompensation för sina skador till följd av att ha blivit påkörd av ett trafikförsäkringspliktigt fordon inom den europeiska gemenskapens gränser. Detta är något som gynnar den fria rörligheten inom unionen.

Särskilt om el-cyklar

Vi ställer oss frågande till skrivningen i konsekvensanalysen när det gäller el-cyklar och trafikförsäkringsplikt. Det föreligger ingen trafikförsäkringsplikt för el-cykel som har en motoreffekt om max 250 watt samt ger effekt upp till 25 km/h.

Resonemanget stämmer inte med hur det ser ut idag.

För motoriserade el-cyklar gäller dock samma regler som för en oregistrerad moped, vilket innebär en trafikförsäkringsplikt. De skador som inträffar med dessa oförsäkrade el-cyklar ersätts från TFF och belastar försäkringskollektivet.

Vi ser gärna att fordonsdefinitionerna bibehålls som idag; direktivet har i kombination med våra svenska definitioner gett goda möjligheter att avgränsa till exempel segways, vissa el-cyklar och lekfordon från TSL:s tillämpningsområde. Om man vill ändra definitionen så bör det ske på ett sätt som anknyter till de EU-direktiv som påverkar området för fordonsdefinitioner.

Emellertid är det av stor vikt att de fordon som ska vara trafikförsäkringspliktiga även är registreringspliktiga, dvs att det via vägtrafikregistret framgår vem som är ägare och att fordonet kan identifieras via skylt eller liknande. Att utöka antalet trafikförsäkringspliktiga fordon, men ej samtidigt kräva registreringsplikt, kommer medföra att antalet oförsäkrade fordon kommer att öka i Sverige. Det är inte i linje med EU Kommissionens intentioner.

Motortävling m.m.

När det gäller motortävling har vi en särskild reglering för dessa aktiviteter i Sverige som i stort fungerar väl. Det har dock funnits behov av att definiera inhägnat tävlingsområde.

Motortävlingsförsäkringen uppfyller i stort sett alla delar av en trafikförsäkring enligt Kommissionens förslag. Beroende på utgången av översynen av motorfordonsförsäkringsdirektivet kan det dock finnas behov av att se över omfattningen av lagen om motortävlingsförsäkring framöver.

Vidare menar vi att det måste förtydligas i direktivet vad som avses med fordon på "fairground".

Insolvens

När det gäller införande av garantifond för trafikförsäkring anser Svensk Försäkring och TFF att detta i första hand bör hanteras genom starka tillsynsmyndigheter. Implementeringen av Solvens II har medfört genomgripande regler avseende kapitalkrav och ökade krav på tillsynsmyndigheten att utgå från en proaktiv och riskbaserad metod vilket ska minska sannolikheten för insolvens hos försäkringsgivare. Effekten av denna skärpta tillsyn och solvenskrav bör först utvärderas. Vi vill i sammanhanget betona att det är mycket viktigt med tillsyn även när det gäller gränsöverskridande verksamhet.

Skadehistorik

Vi anser inte att det är lämpligt med den standardisering av intyg gällande skadehistorik som föreslås. Det finns alltför många skillnader mellan de olika ländernas lagstiftning för att det ska kunna vara jämförbart. Svenska konsumenter kommer att bli diskriminerade vid en sådan jämförelse då vår lagstiftning är mycket generös och skulle sannolikt visa på ett större antal registrerade skador än i ett annat land. Svensk trafikförsäkring omfattar föraren, vi använder en "no-fault" reglering samt är utsatta för omfattande skador från vilda djur. Dessa skador kommer med på de svenska skadeintygen.

De svenska försäkringsbolagen använder sällan bonussystem idag, vilket medför att dessa uppgifter är ointressanta. Flera försäkringsbolag har gått över till att sätta premie efter digital data om hur fordonet körs och framförs. Denna metod är under utveckling. Vi är slutligen helt emot förslaget om att försäkringsbolagen tvingas offentliggöra policys för hur man använder skadehistorik i premiesättningen. Detta är en affärshemlighet och utgör grunden för en sund konkurrens på försäkringsmarknaden.

Implementering

12 månader är en mycket kort tid till för implementering av direktivet, särskilt i de delar där det skulle bli fråga om ett nytt garantisystem. Det behövs tid för att anpassa den svenska försäkringsbranschen då många kommer att beröras av ett nytt regelverk. Vi bedömer att minst 24 månader behövs från beslut inom EU.

Svensk Försäkring



Staffan Moberg

Trafikförsäkringsföreningen



Cecilia Fabiansson Huss