Regeringens proposition 2022/23:142

Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken

Prop. 2022/23:142

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 31 augusti 2023

Ulf Kristersson

Gunnar Strömmer
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår nya regler om trafikförsäkringen. Förslagen, som bygger på ett EU-direktiv, ökar skyddet för dem som skadas i trafiken, bland annat genom att fler får rätt till ersättning ur försäkringssystemet.

För att genomföra EU-direktivet i svensk lag föreslår regeringen bland annat följande:

- Trafikskadelagens tillämpningsområde utvidgas så att även flertalet elsparkcyklar och vissa andra eldrivna cyklar utan pedaler omfattas av kravet på trafikförsäkring.
- Ett insolvensgarantisystem införs som säkerställer att en skadelidande får ersättning även om hans eller hennes trafikförsäkringsgivare blir föremål för tvångslikvidation eller går i konkurs.
- Det högsta ersättningsbeloppet som kan betalas från en motortävlingsförsäkring höjs.
- Det införs en möjlighet för köparen att välja i vilket land som en försäkring ska tecknas vid import av ett fordon.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 23 december 2023, förutom de om insolvensgarantisystemet som i stället föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1 Förslag till riksdagsbeslut 4

2 Lagtext 5
- 2.1 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) 5
- 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring 14
- 2.3 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672) 15
- 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal 17
- 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige 18
- 2.6 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043) 20

3 Ärendet och dess beredning 22

4 Trafikförsäkringssystemet 22
- 4.1 Trafikskadelagen 22
- 4.2 Äldre direktiv om motorfordonsförsäkring 24

5 2021 års direktiv och dess genomförande 26
- 5.1 Direktivets syfte och innehåll 26
- 5.2 Genomförandet av direktivet 27

6 Fordon som ska vara försäkringspliktiga 28

7 Ett höjt högsta ersättningsbelopp för motortävlingsförsäkringar 35

8 Ett nytt insolvensgarantisystem 37
- 8.1 Insolvensorganet, dess ersättningsskyldighet och finansiering 37
- 8.2 Insolvensorganets regressrätt 43
- 8.3 Offentliggörande och underrättelseskyldighet 47

9 Intyg om skadehistorik 49

10 Försäkring vid import av fordon 51

11 Ny försäkring vid återkallat tillstånd 53

12 Övriga bestämmelser i direktivet 54

13 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 57

14 Konsekvenser av förslagen 60

15 Författningskommentar 64
- 15.1 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) 64
- 15.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring 75

15.3 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672) ... 75
15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal ... 77
15.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige ... 78
15.6 Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043) ... 79

Bilaga 1 2021 års direktiv ... 82

Bilaga 2 2009 års direktiv ... 105

Bilaga 3 Sammanfattning av promemorian Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken (Ds 2022:27) ... 126

Bilaga 4 Lagförslagen i promemorian (Ds 2022:27) ... 127

Bilaga 5 Förteckning över remissinstanserna (Ds 2022:27) ... 140

Bilaga 6 Lagförslagen i promemorian Konkursförfarandet (Ds 2019:31) i nu aktuell del ... 141

Bilaga 7 Förteckning över remissinstanserna (Ds 2019:31) ... 142

Bilaga 8 Lagrådsremissens lagförslag ... 143

Bilaga 9 Lagrådets yttrande ... 160

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 augusti 2023 ... 165

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs[1] i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)[2]

dels att 1, 5, 6, 16, 17 a, 24, 31 c, 33 och 37 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas åtta nya paragrafer, 1 a, 1 b och 29 a–29 f §§, och närmast före 29 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[3]	
Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för *skada* i följd av trafik med *motordrivet* fordon (trafikskadeersättning). *Lagen tillämpas dock ej på*	Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för *skador* i följd av trafik med *sådant* fordon (trafikskadeersättning).
1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,	
2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,	
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.	
Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.	*Vid tillämpningen av lagen ska ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning alltid anses som ett motordrivet fordon, om det*
	1. är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller

[1] Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

[2] Lagen omtryckt 1994:43.

[3] Senaste lydelse 2001:562.

2. är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram.

Andra stycket 2 gäller inte om fordonet är avsett för användning enbart av personer med fysisk funktionsnedsättning.

1 a §

Lagen tillämpas inte på

1. ett motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. ett motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom ett inhägnat tävlingsområde,

3. ett motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kilogram som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som inte ska vara registrerat i vägtrafikregistret.

1 b §

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

5 §[4]

Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043), *utom i det fall som avses i andra stycket,*

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap.

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043),

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap.

[4] Senaste lydelse 2010:2050. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige*, utom i det fall som avses i andra stycket*.

Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 3 kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet ska införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

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

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

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

och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

6 §

Återkallar regeringen tillståndet för en försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, *skall* den som har *tagit* trafikförsäkring hos *anstalten* och som är skyldig att ha sådan försäkring *taga* ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

Om en försäkringsgivares tillstånd att meddela trafikförsäkring *återkallas*, *ska* den som har *tecknat* trafikförsäkring hos *försäkringsgivaren* och som är skyldig att ha *en* sådan försäkring *teckna en* ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

16 §[5]

Beträffande motordrivet fordon som *med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt* och som saknar trafikförsäkring *svarar* samtliga *försäkringsanstalter*, som vid skadetillfället *hade tillstånd att* meddela trafikförsäkring *eller som hade gjort sådan anmälan som avses i 5 § tredje stycket*, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *utgått*, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsanstalter* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast *i fall då* fordonet brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsanstalter* som avses i första stycket *svarar* även solidariskt för den trafikskadeersätt-

För ett motordrivet fordon som *har undantagits från trafikförsäkringsplikt med stöd av 4 § 2* och som saknar trafikförsäkring *ansvarar* samtliga *försäkringsgivare*, som vid skadetillfället *fick* meddela trafikförsäkring *enligt 5 § första stycket*, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats*, om *en* försäkring hade funnits.

I fråga om *ett* fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsgivare* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast *om* fordonet brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsgivare* som avses i första stycket *ansvarar* även solidariskt för den trafikskadeersätt-

[5] Senaste lydelse 2010:1220.

ning som skulle ha *utgått* från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet *ej* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska *därvid avräknas* ett belopp som *svarar mot* en *tjugondedel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *ske*.	ning som skulle ha *betalats* från trafikförsäkringen för *ett* motordrivet fordon vars identitet *inte* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska ett belopp *avräknas* som *motsvarar* en *tjugondel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *göras*.

17 a §[6]

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

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning *och*	1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning*,*
2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om *skadefall*.	2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda *ett* intyg om *skadehistorik, och*
	3. för försäkringsgivaren att offentliggöra allmän information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.

24 §[7]

I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsanstalternas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på *näst* föregående kalenderår.	I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsgivarnas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på *närmast* föregående kalenderår.
Trafikskadeersättning som har *utgetts* enligt 16 § andra stycket får *intill* en *tiondedel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *åter* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *dock ej* krävas *åter*, om fordonet vid	Trafikskadeersättning som har *betalats* enligt 16 § andra stycket får *upp till* en *tiondel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *tillbaka* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *inte* krävas *tillbaka*, om fordonet

[6] Senaste lydelse 2007:333.
[7] Senaste lydelse 2010:1220.

skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Har trafikskadeersättning *utgetts* enligt 16 § tredje stycket och *blir* fordonet *sedermera* känt, får ersättningen krävas *åter* från den *försäkringsanstalt* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

vid skadetillfället brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Om trafikskadeersättning *har betalats* enligt 16 § tredje stycket och fordonet *därefter blir* känt, får ersättningen krävas *tillbaka* från den *försäkringsgivare* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Insolvensgarantisystem

29 a §

Om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige eller i ett annat EES-land är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, ansvarar samtliga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för ersättning till en skadelidande som är bosatt i Sverige, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.

Den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet omfattas inte av det solidariska ansvaret.

Ersättning till den skadelidande ska betalas så snart som möjligt och senast tre månader från den dag då den skadelidande har accepterat ett motiverat anbud om ersättning.

29 b §

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land än Sverige får de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna kräva ersättning för betalning enligt 29 a § från insolvensorganet i det EES-landet.

29 c §

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet är en sådan försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1, ansvarar de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt 29 a § även solidariskt för den ersättning som krävs av ett insolvensorgan i ett annat EES-land, i den utsträckning ersättningen har betalats till en skadelidande som är bosatt i det EES-landet.

Ersättning till organet i det andra EES-landet ska betalas senast sex månader från den dag då ett krav har mottagits, om inte något annat har avtalats.

29 d §

Försäkringsgivarnas inbördes ersättningsansvar fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten i Sverige och som för var och en av dem avser kalenderåret närmast före beslutet om likvidationsförfarandet. För en försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 ska även premier för direkt tecknade obligatoriska motorfordonsförsäkringar som härrör från verksamheten i andra EES-länder än Sverige ingå vid fördelningen av ersättningsansvaret.

29 e §

De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 29 a eller 29 c § inträder i den skadelidandes rätt till ersättning av den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.

Försäkringsgivarna inträder också i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren, upp till det utbetalade beloppet.

Det insolvensorgan som har betalat ersättning efter ett krav

enligt 29 b § inträder i den rätt som försäkringsgivarna har enligt andra stycket.

29 f §
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förfarandet hos de försäkringsgivare som är solidariskt ansvariga enligt 29 a § och om underrättelseskyldighet med anledning av insolvensgarantisystemet.

31 c §[8]

Det som sägs om försäkringsgivare i 31 § andra och tredje styckena samt i 31 b § andra stycket ska i ett fall som avses i 15 § gälla staten och i ett fall som avses i 16 *eller 28 §* gälla Trafikförsäkringsföreningen.

Det som sägs om försäkringsgivare i 31 § andra och tredje styckena samt i 31 b § andra stycket ska i ett fall som avses i 15 § gälla staten och i ett fall som avses i 16*, 28 eller 29 a–29 c §* gälla Trafikförsäkringsföreningen.

33 §[9]

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

I fall som avses i 16 § företräds *försäkringsgivarna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *försäkringsgivarna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt *28 och 29 a–29 f §§*. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden *får* föreningen utse en av *försäkringsgivarna* att företräda de övriga.

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

37 §[10]

Förare av moped *och förare av* motorredskap *som, utan att vara* registrerat i vägtrafikregistret, *omfattas av denna lag ska* under färd *här* i *landet* ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på

En förare av *en* moped*, ett* motorredskap *eller ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska, om fordonet omfattas av denna lag men inte är* registrerat i vägtrafikregistret, under färd i *Sverige* ha

[8] Senaste lydelse 2013:1089.
[9] Senaste lydelse 2002:343.
[10] Senaste lydelse 2014:609.

begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.

med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 29 a–29 f och 33 §§ och i övrigt den 23 december 2023.

2. Bestämmelserna i de nya 29 a–29 f §§ och 33 § i den nya lydelsen tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet. De tillämpas dock inte på likvidationsförfaranden som har beslutats före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs[1] att 5 § lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	5 §
Från motortävlingsförsäkring *utgår* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *femtio* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader *oräknade*. *Förslår* beloppet *ej* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *utgår* i första hand ersättning för personskada. *Ersättningarna* till dem som *ej* kan *beredas* full gottgörelse *nedsättes* med samma kvotdel för var och en. *Kan* efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, *kan* regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer *förordna* att ersättning tills vidare *skall utgå* endast med viss kvotdel.	Från *en* motortävlingsförsäkring *betalas* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *100* miljoner kronor, *exklusive* ränta och ersättning för rättegångskostnader. *Om* beloppet *inte räcker* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *betalas* i första hand ersättning för personskada. *Ersättning* till dem som *inte* kan *ges* full gottgörelse *sätts ned* med samma kvotdel för var och en. *Om det* efter *ett* inträffat skadefall *kan* befaras att *en* sådan nedsättning blir nödvändig, *får* regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer *besluta* att ersättning tills vidare *ska betalas* endast med *en* viss kvotdel.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

[1] Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

2.3 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 13 § och 9 kap. 5 § konkurslagen (1987:672) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 kap.	
13 §[1]	
Förvaltaren ska upprätta en bouppteckning. I den ska boets tillgångar tas upp till noggrant uppskattade värden. I bouppteckningen ska vidare boets skulder tas upp med uppgift om varje borgenärs namn och adress. Bouppteckningen ska dessutom innehålla en bedömning av om utdelning kan förväntas i konkursen.	
Om det finns anledning, ska bouppteckningen också innehålla uppgift om egendom som inte ingår i boet på grund av att den finns utomlands. Om gäldenären har uppgett att sådan egendom saknas, ska bouppteckningen innehålla uppgift om detta.	
I den utsträckning det behövs ska bouppteckningen också innehålla en förteckning över boets räkenskapsinformation och annat material som rör boet.	
Förvaltaren ska ge in bouppteckningen till rätten och tillsynsmyndigheten så snart som möjligt och senast en vecka före bouppteckningssammanträdet.	
Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. *Detsamma* gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om	Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. *Motsvarande* gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska *det* på motsvarande sätt bifogas uppgift

[1] Senaste lydelse 2021:538.

försäkringstagarna och deras fordringar.	om försäkringstagarna *och andra ersättningsberättigade* och *om* deras fordringar. *I konkurs hos ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring ska det på motsvarande sätt bifogas uppgift om vilka som har ingått ett avtal om trafikförsäkring och andra ersättningsberättigade enligt sådana avtal och om deras fordringar som grundas på ett sådant avtal.*

9 kap.

5 §[2]

En borgenär som till säkerhet för sin fordran har panträtt i fast eller lös egendom behöver inte bevaka fordran för att få rätt till betalning ur den pantsatta egendomen.

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. *Detsamma* gäller *beträffande* värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto. *En försäkringstagare behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om uppgift om fordran lämnats enligt det angivna lagrummet.*	En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om *en* uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. *Motsvarande* gäller *för* värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto.
	En försäkringstagare eller en annan ersättningsberättigad behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om en uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Motsvarande gäller för ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring.

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet.

[2] Senaste lydelse 2021:538.

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

Härigenom föreskrivs[1] att 2 och 3 §§ lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[2]	
Vid tillämpning av artikel 7 i förordningen gäller följande i fråga om avtal om försäkring för ett registreringspliktigt fordon. När ett fordon som är registrerat i *en EES-stat* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i *en annan EES-stat*, ska risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses finnas *i den stat* till *vilken* fordonet ska införas.	Vid tillämpning av artikel 7 i förordningen gäller följande i fråga om avtal om försäkring för ett registreringspliktigt fordon. När ett fordon som är registrerat i *ett EES-land* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i *ett annat EES-land*, ska risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses finnas *antingen i det land där fordonet är registrerat eller i det land* till *vilket* fordonet ska införas*, beroende på i vilket av dessa länder som köparen har ingått avtalet om försäkring*.
3 §[3]	
På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring som avses i artikel 7.4 i förordningen tillämpas lagen i *den EES-stat* som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.	På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring som avses i artikel 7.4 i förordningen tillämpas lagen i *det EES-land* som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

[1] Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.
[2] Senaste lydelse 2014:1451.
[3] Senaste lydelse 2014:1451.

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

Härigenom föreskrivs[1] att 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige[2] ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
7 §[3]	
Med *skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige* avses	
1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,	
2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom*, när* fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land*, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning*,	2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom *under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning, om* fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land *och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet*,
3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige *och som* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige*, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning*,	3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige*, under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning, om fordonet* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige *och köparen väljer att försäkra fordonet här*,
4. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.	
När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.	

[1] Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

[2] Senaste lydelse av lagens rubrik 2005:1123.

[3] Senaste lydelse 2020:396.

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

När det gäller tjänstepension anses Sverige vara det land där åtagandet ska fullgöras, om förhållandet mellan det uppdragsgivande företaget och den som har eller kommer att få rätt till ersättning regleras av svensk social- och arbetsmarknadslagstiftning på tjänstepensionsområdet.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

2.6 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043)

Härigenom föreskrivs[1] att 1 kap. 17 § och 12 kap. 74 och 75 §§ försäkringsrörelselagen (2010:2043) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
17 §	
För skadeförsäkring avses med land där risken är belägen	
1. det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort, om försäkringstagaren är en fysisk person, och	
2. det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget, om försäkringstagaren är en juridisk person.	
När det gäller följande skadeförsäkringar ska dock med land där risken är belägen avses	
1. det land som byggnaden är belägen i, om försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet omfattas av samma försäkring,	
2. det land där fordonet är registrerat, om försäkringen avser ett registreringspliktigt fordon, utom i de fall som avses i 3,	
3. det land till vilket fordonet ska införas, om försäkringen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land*, dock endast under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning*, och	3. det land till vilket fordonet ska införas, *under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning,* om försäkringen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land *och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet*, och
4. det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen, om försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och omfattar rese- eller semesterrisker oberoende av försäkringsklass.	
12 kap.	
74 §[2]	
Bestämmelsen i 17 kap. 16 § första stycket 1 lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar om allmän *domstolsbeslut* om likvidation ska gälla också för ömsesidiga försäkringsbolag.	Bestämmelsen i 17 kap. 16 § första stycket 1 lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar om allmän *domstols beslut* om likvidation ska gälla också för ömsesidiga försäkringsbolag.

[1] Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

[2] Senaste lydelse 2019:766.

Bolagsverket ska besluta att ett ömsesidigt försäkringsbolag ska gå i likvidation om

1. bolagets hela försäkringsbestånd har överlåtits,

2. ett tillstånd att driva försäkringsrörelse som har beviljats för en bestämd tid har gått ut utan att något nytt tillstånd har beviljats,

3. tillståndet att driva försäkringsrörelse har återkallats utan att bolaget i stället har fått ett tillstånd att driva tjänstepensionsverksamhet enligt lagen (2019:742) om tjänstepensionsföretag, eller

4. bolaget saknar till försäkringsregistret anmäld behörig styrelse eller verkställande direktör.

En fråga om likvidation enligt första eller andra stycket prövas på anmälan av Finansinspektionen eller på ansökan av styrelsen, en styrelseledamot, den verkställande direktören, en delägare eller en röstberättigad som inte är delägare. I de fall som avses i andra stycket 4 prövas frågan på ansökan även av en borgenär eller någon annan vars rätt kan vara beroende av att det finns någon som kan företräda bolaget.

I de fall som avses i andra stycket 3 ska Bolagsverket fatta beslutet om likvidation så snart det är praktiskt möjligt, dock senast dagen efter det att ansökan eller anmälan om likvidation kom in till Bolagsverket. Ett beslut om likvidation ska inte meddelas, om det styrks att likvidationsgrunden upphört under ärendets handläggning. *Beslut om likvidation gäller omedelbart.*

I de fall som avses i andra stycket 3 ska Bolagsverket fatta beslutet om likvidation så snart det är praktiskt möjligt, dock senast dagen efter det att ansökan eller anmälan om likvidation kom in till Bolagsverket. Ett beslut om likvidation ska inte meddelas, om det styrks att likvidationsgrunden upphört under ärendets handläggning.

Bestämmelser om allmän domstols beslut om likvidation vid konkurs finns i 18 kap. 13 och 14 §§ lagen om ekonomiska föreningar.

75 §[3]

I ärenden enligt 74 § andra stycket 3 ska 17 kap. 12 och 18 §§ lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar inte tillämpas.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. *13,* 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I ett ärende enligt 74 § andra stycket 1, 2 eller 4 gäller även 17 kap. 12 § lagen om ekonomiska föreningar.

---

1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

2. För likvidationer som har beslutats före ikraftträdandet gäller 12 kap. 74 och 75 §§ i den äldre lydelsen.

[3] Senaste lydelse 2019:766.

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentet och rådet antog den 24 november 2021 direktivet (EU) 2021/2118 om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, här benämnt 2021 års direktiv. Direktivet finns i *bilaga 1*. Det direktiv från 2009 som 2021 års direktiv ändrar finns i *bilaga 2*.

I departementspromemorian Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken (Ds 2022:27) lämnas förslag om hur 2021 års direktiv bör genomföras i svensk rätt. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3*. Lagförslagen i promemorian finns i *bilaga 4*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga på regeringens webbplats (regeringen.se) och i lagstiftningsärendet (Ju2022/03386).

I departementspromemorian Konkursförfarandet (Ds 2019:31) lämnas bl.a. ett förslag om att vissa försäkringstagares bevakningsfrihet i konkurs ska gälla även andra ersättningsberättigade. Lagförslaget finns i *bilaga 6*.

Även den promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 7*. Remissyttrandena finns tillgängliga på regeringens webbplats (regeringen.se) och i lagstiftningsärendet (Ju2019/04217).

I denna proposition behandlas lagförslagen i promemorian Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken, och det nämnda förslaget i promemorian Konkursförfarandet.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 8 juni 2023 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 8*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 9*. Regeringen följer i huvudsak Lagrådets förslag och synpunkter, som behandlas i avsnitt 6, 8.1 och 8.2 och i författningskommentaren (avsnitt 15.1 och 15.3).

I förhållande till lagrådsremissens lagförslag görs även vissa språkliga och redaktionella ändringar.

4 Trafikförsäkringssystemet

4.1 Trafikskadelagen

Obligatorisk trafikförsäkring

I trafikskadelagen (1975:1410) finns det bestämmelser om trafikförsäkring för motordrivna fordon och om ersättning från trafikförsäkringen för skada i följd av trafik med ett sådant fordon (trafikskadeersättning). Enligt lagen krävs trafikförsäkring för motordrivna fordon som är registrerade i

vägtrafikregistret och inte är avställda samt för andra motordrivna fordon som brukas i trafik i Sverige (se 2 § första stycket). Det är fordonets ägare som är skyldig att teckna försäkring för fordonet (se 2 § andra stycket).

Trafikförsäkringssystemet garanterar att en skadelidande får ersättning även om ett försäkringspliktigt fordon saknar trafikförsäkring. Detsamma gäller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan. I sådana fall ansvarar samtliga försäkringsgivare som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring i Sverige solidariskt för ersättningen genom Trafikförsäkringsföreningen (se 16 §).

Försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring

Trafikförsäkring kan meddelas av en svensk eller en utländsk försäkringsgivare (se 5 § trafikskadelagen). En svensk försäkringsgivare ges tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt försäkringsrörelselagen (2010:2043). En EES-försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela motsvarande obligatorisk motorfordonsförsäkring i ett annat EES-land får meddela trafikförsäkring även i Sverige under vissa förutsättningar. Bland annat ska Finansinspektionen underrättas (se 2 kap. 1 § lagen [1998:293] om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige tillsammans med de nationella bestämmelser i EES-försäkringsgivarens hemland som genomför artiklarna 145–148 i Solvens II-direktivet). Slutligen får en försäkringsgivare med säte utanför EES meddela trafikförsäkring här om Finansinspektionen ger tillstånd till det (se 4 kap. 1 § i den nyss nämnda lagen).

Ersättning för skador

Trafikskadelagen bygger på den s.k. no-fault-principen, som innebär att en trafikskada ersätts oavsett om den har orsakats genom vållande eller på något annat sätt. Ersättning lämnas alltså på strikt ansvarsgrund. För att en skada ska ersättas krävs dock att den har uppkommit i följd av trafik med ett motordrivet fordon. Föraren, passagerare och personer utanför fordonet som skadas får ersättning från trafikförsäkringen. Även skador på egendom ersätts ur försäkringen men som huvudregel ersätts inte skador på fordonsägarens egendom, vilket typiskt sett är själva fordonet (se 10 och 11 §§).

Trafikskadeersättning beräknas efter samma grunder som skadestånd (se 9 §). Det innebär att skadan ska täckas fullt ut och att ersättning inte bara ges för ekonomisk skada utan även för ideell. Ersättning som har betalats från annat håll ska i vissa fall räknas av från trafikskadeersättningen. Avräkning sker efter samma principer som när det gäller skadestånd, dvs. för bl.a. sjukpenning och annan ersättning från socialförsäkringen.

Internationella förhållanden

Trafikförsäkringen ger ersättning för skador som uppkommer i följd av trafik i Sverige. Den ger också ersättning för skador som uppkommer i följd av trafik utomlands med ett här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon och som drabbar en svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige (se 8 §). Slutligen täcker försäkringen den ersättning för skada som uppkommer i ett annat EES-land än Sverige som

enligt lagstiftningen i det landet ska omfattas av en obligatorisk motorfordonsförsäkring (se 38 §).

En försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige ska utse en skaderegleringsrepresentant i varje annat land inom EES. En skadelidande som är bosatt i ett annat EES-land ska från det landet kunna begära ersättning genom försäkringsgivarens representant (se 27 §). Motsvarande gäller för skadelidande bosatta i Sverige som skadas i ett annat EES-land. Ersättning ska då kunna begäras genom den utländska försäkringsgivarens representant i Sverige. Om försäkringsgivaren inte har utsett någon representant eller om representanten inte svarar inom viss tid kan den skadelidande i stället få ersättning genom Trafikförsäkringsföreningen (se 28 §).

Genom det så kallade gröna kort-samarbetet, som inte regleras i trafikskadelagen, gäller ett liknande system även i förhållande till andra länder. Genom samarbetet åtar sig försäkringsgivarna att ersätta skador som uppkommer i de länder som omfattas av samarbetet. Det gröna kortet är ett bevis på att fordonet har en trafikförsäkring som täcker sådana skador, varför fordonet kan användas i trafik i det andra landet utan att någon försäkring tecknas även där.

4.2 Äldre direktiv om motorfordonsförsäkring

Det första direktivet

Det första direktivet om motorfordonsförsäkring är från 1972 (rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet). Enligt direktivet ska varje medlemsstat vidta åtgärder för att alla fordon som är normalt hemmahörande inom landet ska omfattas av en försäkring. Undantag får bl.a. göras för vissa fysiska eller juridiska personer och för vissa slags fordon. Försäkringen ska även täcka skador som har orsakats i andra medlemsstater. En nationell försäkringsbyrå i varje medlemsstat ska garantera att det sker skadereglering för olyckshändelser inom dess territorium orsakade av fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium. Direktivet medförde ändringar i bl.a. 38 § trafikskadelagen (se prop. 1992/93:8 om den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m., bet. 1992/93:LU7).

Det andra direktivet

I det andra direktivet föreskrivs att den försäkring som avses i det första direktivet ska omfatta både person- och sakskada och täcka vissa angivna ersättningsbelopp (rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon). Varje land ska enligt direktivet inrätta en garantifond med uppgift att ersätta skador som orsakats av oidentifierade eller oförsäkrade fordon. Direktivet krävde inga lagändringar i Sverige. Enligt svensk rätt utgick trafikskadeersättning redan för person- och sakskada med de belopp som krävs enligt direktivet. Genom Trafikförsäkringsföreningen och dess verksamhet ansågs Sverige ha auktoriserat ett

organ med sådana uppgifter som direktivet kräver (se prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7).

Det tredje direktivet

Enligt det tredje direktivet ska medlemsstaterna se till att en enda premie täcker alla medlemsstaters territorium (rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon). Premien ska tillförsäkra det skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs enligt lagen i den stat där fordonet är normalt hemmahörande om det är högre. Direktivet genomfördes i Sverige genom ändringar i det som nu är 14 och 38 §§ trafikskadelagen (se prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7).

Det fjärde direktivet

Enligt det fjärde direktivet ska alla försäkringsgivare utse skadereglerings-representanter i andra EES-länder (Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG). En skaderegleringsrepresentant ska på försäkringsgivarens vägnar reglera anspråk som omfattas av direktivet. Enligt direktivet ska medlemsstaterna inrätta särskilda informationscentrum från vilka en skadelidande ska få information om bl.a. vilken försäkringsgivare som försäkrat ett visst fordon och försäkringsgivarens skaderegleringsrepresentant. Varje medlemsstat ska också inrätta ett skadeersättningsorgan som ska ansvara för skaderegleringen om det inte har utsetts någon skaderegleringsrepresentant eller om försäkringsgivaren inte svarar på ett framställt krav.

Direktivet genomfördes i Sverige genom ändringar i bl.a. 27–29 §§ trafikskadelagen samt 17 och 18 §§ trafikförsäkringsförordningen (1976:359), se prop. 2001/02:133 Ersättning för trafikskador utomlands.

Det femte direktivet

I det femte direktivet förtydligas att medlemsstaterna får utföra kontroller av försäkringar, under förutsättning att de inte är systematiska eller diskriminerande. För att det ska vara tillåtet att utföra sådana kontroller krävs också att de genomförs inom ramen för en bredare kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll (Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon). Direktivet kräver vidare att fordon som har undantagits från försäkringsplikten ska behandlas på samma sätt som oförsäkrade fordon, vilket bl.a. innebär att garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffar ska ersätta skadan.

Genom direktivet höjs också de belopp som en försäkring minst ska omfatta. Enligt direktivet ska beloppen ses över var femte år. Medlemsstaterna får möjlighet att utnyttja en övergångsperiod för att nå upp till de nya beloppen. I direktivet införs dessutom en rätt för försäkringstagare att begära ett intyg från försäkringsgivaren om vilka ersättningskrav som

framställts eller om frånvaron av sådana krav. Försäkringstagarna ska också få rätt till ett motiverat besked om ersättning. Enligt direktivet ska informationscentrumen lämna information även i rent nationella fall.

Direktivet genomfördes i Sverige genom ändringar i bl.a. 5 och 17 a §§ trafikskadelagen, dåvarande försäkringsrörelselagen (1982:713) och lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal (se prop. 2006/07:50 Vissa frågor om trafikförsäkring och rättsskyddsförsäkring).

2009 års direktiv

År 2009 konstaterades att de ovan redovisade direktiven hade ändrats flera gånger på väsentliga punkter. Det beslutades därför om ett konsoliderat direktiv (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet). Samtidigt beslutades att de tidigare direktiven skulle upphöra att gälla.

5 2021 års direktiv och dess genomförande

5.1 Direktivets syfte och innehåll

Det övergripande syftet med 2021 års direktiv är att säkerställa och förbättra skyddet för skadelidande till följd av trafikolyckor inom unionen och att förstärka och förbättra den inre marknaden för motorfordonsförsäkringar.

Genom direktivet ändras 2009 års direktiv på flera sätt. I artikel 1 ändras direktivets definition av fordon och nya definitioner av användning av ett fordon och hemmedlemsstat införs. I artikel 3 införs ett undantag från direktivets tillämpningsområde för evenemang och aktiviteter för motorsport. Artikel 4, som reglerar kontroll av försäkringar, justeras i syfte att göra det möjligt för medlemsstaterna att införa automatiska försäkringskontroller. I artikel 5 införs ytterligare möjligheter för medlemsstaterna att besluta om undantag från direktivets krav på försäkring. I artikel 9 harmoniseras de lägsta försäkringsbelopp som ska kunna betalas och Europeiska kommissionen ges rätt att anpassa beloppen enligt ett harmoniserat konsumentprisindex.

Genom en ny artikel 10a införs ett insolvensgarantisystem som ska skydda den skadelidande vid en försäkringsgivares insolvens vid olyckor som inträffar i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt. I en ny artikel 25a införs motsvarande skydd vid olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande är bosatt. I artikel 15 ändras bestämmelsen om i vilken medlemsstat risken ska anses finnas när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan. Det har betydelse för om en försäkringsgivare med verksamhet i en medlemsstat får försäkra fordonet. I artikeln införs också krav på visst samarbete mellan informationscentrumen. Genom en ny artikel 15a införs en möjlighet för skadelidande att, vid olyckor som orsakas av ett fordon som drar ett släp, i vissa fall framställa ett anspråk direkt till släpets försäkringsgivare under förutsättning att släpet har en separat trafikförsäkring, samt vissa informa-

tionskrav. I artikel 16 införs ändrade bestämmelser om de intyg om skadehistorik som försäkringstagarna kan begära från försäkringsgivarna. Enligt artikeln ska kommissionen också anta genomförandeakter som innehåller en mall för intygens form och innehåll.

Genom en ny artikel 16a ges medlemsstaterna möjlighet att införa ett system med certifierade prisjämförelseverktyg. I artikel 23, som reglerar informationscentrum, införs en ny bestämmelse om att säkerställa att försäkringsgivare lämnar viss information till centrumen. Genom en ny artikel 26a införs krav på medlemsstaterna att se till att skadelidande får information om olika möjligheter att framställa ersättningsanspråk.

I artikel 28.1 införs ett nytt stycke om att medlemsstaterna kan kräva försäkring även för motorredskap som inte är fordon enligt direktivet. I artikel 28a–28c införs nya bestämmelser om ett kommittéförfarande, om kommissionens utövande av delegering, om utvärdering och översyn av insolvensorganen och om genomförandet av direktivet. I artikel 30, som reglerar införlivandet, införs särskilda datum från när bestämmelserna om insolvensgarantisystemet respektive intyg om skadehistorik ska tillämpas. Avslutningsvis innehåller artiklarna 2–4 i 2021 års direktiv regler om införlivande, ikraftträdande och adressater.

5.2 Genomförandet av direktivet

Ett EU-direktiv är bindande för medlemsstaterna när det gäller det resultat som ska uppnås, men överlåter åt medlemsstaterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet (artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Det innebär att en medlemsstat vid genomförandet inte behöver använda sig av samma terminologi och systematik som i direktivet. Genomförandet måste dock innebära att det avsedda resultatet uppnås. Medlemsstaterna ska också verka för en enhetlig tolkning och tillämpning av EU-rätten. Särskilt viktigt är detta när det gäller direktiv som i likhet med 2021 års direktiv bl.a. syftar till att stärka den fria rörligheten för personer och varor i syfte att genomföra den inre marknaden.

Samtidigt ska det framhållas att såväl 2021 års direktiv som tidigare motorfordonsförsäkringsdirektiv är minimidirektiv. Direktivet hindrar alltså inte medlemsstaterna från att behålla eller införa striktare bestämmelser för att skydda skadelidande. I Sverige finns sedan länge en väl utbyggd trafikförsäkring som i många avseenden ger ett bättre skydd än vad som krävs enligt EU-rätten. Vid genomförandet av direktivet i svensk rätt är det viktigt att säkerställa att det skydd som ges till dem som skadas i trafiken inte sänks.

När ett EU-direktiv genomförs gör sig olika intressen gällande. På den ena sidan står intresset av att författningstexten utformas i enlighet med en för svenska tillämpare väl känd terminologi och att bestämmelserna passar in i den svenska författningsstrukturen. På den andra sidan finns intresset av att författningstexten korrekt återspeglar innebörden av direktivet. En författningstext som avviker för mycket från direktivets ordalydelse riskerar att underkännas av EU-domstolen.

Förslagen i denna proposition innebär att direktivstexten i stor utsträckning överförs till svensk författningstext, men anpassas till den hittillsvarande terminologin och strukturen. För att leva upp till EU-rättens krav är det avgörande att det i nationell rätt läggs fast en rättslig ram som garanterar att direktivet tillämpas fullt ut på ett tillräckligt klart och precist sätt. Enskilda ska ha möjlighet att identifiera sina rättigheter enligt direktivet och göra dem gällande. Finns det nationella regler som redan uppfyller direktivets målsättning behövs inga särskilda åtgärder.

Direktivet omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet). Det innebär att det även gäller i förhållande till de länder som är medlemmar i EES, för närvarande Norge, Island och Liechtenstein. De förslag som lämnas i denna proposition är därför utformade för att genomföra direktivet även i förhållande till EES-länderna.

6 Fordon som ska vara försäkringspliktiga

Regeringens förslag: Vissa eldrivna cyklar ska anses som ett motordrivet fordon vid tillämpningen av trafikskadelagen, nämligen om cykeln är konstruerad för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram. Om en sådan cykel är avsedd för användning enbart av personer med fysisk funktionsnedsättning, ska den dock inte anses som ett motordrivet fordon.

Alla eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning ska anses som motordrivna fordon vid tillämpningen av trafikskadelagen om de är konstruerade för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen.

En förare av ett trafikförsäkringspliktigt eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering ska ha med sig ett försäkringsbevis vid färd.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås det att ersättning för skador som orsakas av ett fordon som omfattas av utvidgningen av fordonsdefinitionen och vars konstruktionshastighet inte överstiger 20 kilometer i timmen solidariskt ska betalas av de försäkringsgivare som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring.

Remissinstanserna: Remissutfallet är blandat. Ett flertal av remissinstanserna, däribland *Myndigheten för delaktighet* och *Nordic Micromobility Association*, tillstyrker promemorians förslag eller har ingen invändning mot dem. Flera remissinstanser är kritiska mot förslaget att undanta de eldrivna cyklarna från kravet på trafikförsäkring. Bland dessa finns *Trafikförsäkringsföreningen*, *Svensk Försäkring*, *Sveriges advokatsamfund*, *Sveriges Motorcyklister* och *Kungliga Automobil Klubben*.

Flera remissinstanser, såsom bl.a. Sveriges Motorcyklister, anser vidare att försäkringsplikten bör begränsas till en ansvarsförsäkring eftersom det enbart är en sådan försäkring som krävs enligt direktivet. Trafikförsäkringsföreningen och Svensk Försäkring anser också att direktivets möjlighet till undantag för elektrifierade rullstolar bör utnyttjas.

Några remissinstanser anför att även andra fordon bör omfattas av trafikförsäkringssystemet. Sveriges advokatsamfund anser att samtliga elsparkcyklar bör omfattas. Bland andra *2030-sekretariatet* och Nordic Micromobility Association anser att promemorians förslag bör gälla oavsett elsparkcykelns vikt, eftersom tyngre elsparkcyklar normalt är säkrare. Bland andra Nordic Micromobility Association anser att det bör förtydligas vad som avses med konstruktionshastighet. *Transportstyrelsen* pekar på att begreppet nettovikt inte förekommer i annan fordonsrelaterad lagstiftning och anför att det vore bra om förarbetena gav ledning för tolkningen av begreppet.

Flera remissinstanser, däribland Trafikförsäkringsföreningen och Svensk Försäkring, efterlyser regler om förutsättningarna för att framföra eldrivna enpersonsfordon och om trafiksäkerhet, såsom regler om hjälm, lägsta ålder, promillegräns, trafikutbildning och fordonens klassificering.

Kungliga Automobil Klubben lyfter frågan om möjliga sanktioner för den som inte tecknar försäkring. Sveriges Motorcyklister anser att personer som framför ett lätt elektriskt fordon bör omfattas av straffansvar i samma grad som förare av andra fordon. Trafikförsäkringsföreningen och Svensk Försäkring efterfrågar en registreringsplikt för att möjliggöra kontroll av försäkring och korrekt prissättning, och anser att ett krav på att medföra försäkringsbevis inte är tillräckligt för att säkerställa att reglerna efterlevs.

Skälen för regeringens förslag

Försäkringspliktiga fordon

Medlemsstaterna är enligt 2009 års direktiv skyldiga att vidta åtgärder för att fordon ska omfattas av ansvarsförsäkring (artikel 3). Med direktivets hittillsvarande lydelse avses med fordon varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet, samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat (artikel 1). Genom 2021 års direktiv justeras definitionen av fordon (artikel 1.1). Enligt definitionen avses med fordon varje slags motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft på land, men som inte är spårbundet, med i) en högsta konstruktionshastighet på över 25 kilometer i timmen, eller ii) en högsta nettovikt på över 25 kilogram och en högsta konstruktionshastighet på över 14 kilometer i timmen. Även varje slags släp som är avsett för användning med ett fordon, vare sig det är tillkopplat eller inte, är ett fordon enligt den nya definitionen. Från fordonsdefinitionen undantas rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysisk funktionsnedsättning.

Den nya definitionen anger alltså viss hastighet och vikt som ett motorfordon ska ha för att vara ett fordon enligt direktivet. Definitionen har ändrats även på andra sätt. Numera framgår det att det endast är motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft som omfattas. Dessutom har uttrycket avsett för färd strukits. Av direktivets skäl framgår dock att det är fordon vars normala funktion är transport som omfattas av direktivets tillämpningsområde (skäl 5 i 2021 års direktiv). Fordonsdefinitionen gäller vidare oavsett antal hjul och drivmedel, och därmed alltså för både eldrivna och bränsledrivna fordon (jfr skäl 3 i 2021 års direktiv).

Enligt svensk rätt krävs det trafikförsäkring för motordrivna fordon (se 2 § första stycket trafikskadelagen). I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges betydelsen av olika beteckningar, bl.a. av beteckningen motordrivet fordon. Definitionerna är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dem (se 1 § lagen om vägtrafikdefinitioner). Trafikskadelagen hänvisar inte till lagen om vägtrafikdefinitioner, men enligt lagens förarbeten anses det även utan en sådan hänvisning vara naturligt att uttrycket motordrivet fordon i trafikskadelagen ges samma innebörd som i andra författningar rörande vägtrafik, exempelvis fordonskungörelsen (1972:595, se prop. 1975/76:15 med förslag till trafikskadelag m.m., s. 269). Fordonskungörelsen är numera upphävd och grundläggande fordonsbegrepp har samlats i lagen om vägtrafikdefinitioner. Uttrycket motordrivna fordon i trafikskadelagen har också bedömts ha en innebörd som ligger i linje med den definition av fordon som tidigare direktiv utgår från (se prop. 1992/93:8 s. 11).

Av lagen om vägtrafikdefinitioner framgår att beteckningarna fordon och motordrivet fordon har följande betydelse:

Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Definitionen av motordrivet fordon i svensk rätt motsvarar således i hög grad den justerade definitionen i direktivet. Att den svenska definitionen undantar eldrivna cyklar medför dock att sådana cyklar knappast kan anses omfattas av det svenska kravet på försäkring. Motordrivna fordon som saknar någon av de tekniska egenskaperna för att vara en cykel enligt lagen om vägtrafikdefinitioner omfattas däremot enligt huvudregeln av kravet på trafikförsäkring.

Eldrivna cyklar

En cykel är enligt lagen om vägtrafikdefinitioner följande (se 2 §):

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.

2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
   a) endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
   b) inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
   c) har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.

3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är
   a) inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
   b) inrättat för att föras av den åkande, och
   c) konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen
   a) har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
   b) är självbalanserande.

Cyklar enligt punkt 1 är inte försedda med en motor och omfattas därmed inte av direktivets fordonsdefinition. Inte heller cyklar enligt punkt 2 omfattas av direktivet, eftersom de inte drivs enbart av mekaniskt förmedlad kraft. Cyklar enligt punkt 3 bör omfattas av direktivets undantag för rullstolar och faller därför också utanför direktivets fordonsdefinition. Att cyklar enligt punkt 1–3 undantas från den svenska definitionen av motordrivna fordon föranleder därför ingen lagstiftningsåtgärd.

Cyklar enligt punkt 4 är eldrivna. Vissa av dem omfattas av direktivets definition av fordon och därmed kravet på försäkring, men kan knappast anses omfattas av kravet på trafikförsäkring i svensk rätt. De fordon det handlar om är eldrivna cyklar utan tramp- eller vevanordning, inrättade huvudsakligen för befordran av en person och för att föras av den åkande. De ska vidare antingen ha en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt eller vara självbalanserande. Slutligen ska de ha en nettovikt över 25 kilogram och en konstruktionshastighet som överstiger 14 kilometer i timmen men inte 20 kilometer i timmen. Cyklar med dessa tekniska egenskaper omfattas alltså av direktivet. Ett fordon som saknar någon av dessa tekniska egenskaper omfattas antingen inte av direktivet eller inte av definitionen av cykel i punkt 4. Om fordonet inte är en cykel enligt punkt 4, exempelvis för att det har en hastighet över 20 kilometer i timmen, kan det vara ett motordrivet fordon som redan omfattas av kravet på trafikförsäkring.

I direktivet anges inte närmare vad uttrycken nettovikt och konstruktionshastighet betyder, vilket begränsar möjligheten att, som bl.a. *Transportstyrelsen* och *Nordic Micromobility Association* efterfrågar, precisera uttryckens innebörd för svensk del. För att direktivet ska vara korrekt genomfört måste uttrycken i svensk rätt ha samma betydelse som enligt direktivet. Det ankommer ytterst på EU-domstolen att tolka uttrycken och dess betydelse, men i avvaktan på domstolens tolkning får uttrycken förstås utifrån sin ordalydelse och med ledning av liknande uttryck inom den fordonsrelaterade lagstiftningen. Till skillnad från konstruktionshastighet förekommer inte nettovikt i svensk rätt. Däremot förekommer flera andra uttryck för att beskriva olika fordonsvikter, såsom bruttovikt på fordon, tjänstevikt, totalvikt och vikt i körklart skick (se 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner). Inget av dessa uttryck lär vara detsamma som nettovikt. För varor används uttrycket ofta för att beskriva varan utan dess förpackning, dvs. lösvikt. Det framstår som rimligt att nettovikt i detta sammanhang inte omfattar hela ekipagets vikt och särskilt inte sådant som inte utgör en del av själva fordonet, t.ex. fordonets förare och passagerare,

samt fordonets last, medan vikten för batteri och annat som krävs för ett funktionsdugligt fordon torde räknas in.

Det är oklart hur många fordon i landet som för närvarande har dessa tekniska egenskaper. Nordic Micromobility Association uppger dock att praktiskt taget samtliga 30 000 elsparkcyklar som hyrs ut i Sverige har sådana egenskaper. Av de fordon som säljs på den privata marknaden verkar få vara utformade på detta sätt. Sådana fordon väger ofta mindre än 25 kilogram eller har för hög hastighet eller effekt för att vara en cykel.

Trafikförsäkring ska krävas för cyklar som omfattas av direktivet

Det finns olika alternativ för att genomföra direktivets fordonsdefinition i svensk rätt. Ett alternativ är att kräva försäkring för fordonen. Ett annat alternativ är att föreskriva att skador i följd av trafik med en viss fordonstyp ska ersättas genom Trafikförsäkringsföreningen. Enligt direktivet får medlemsstaterna nämligen besluta om undantag från försäkringsplikten för särskilda slag av fordon (se artikel 5.2). Medlemsstaterna ska i så fall se till att sådana fordon behandlas på samma sätt som fordon för vilka försäkringsplikten inte har uppfyllts. Det innebär att ersättning för skador som orsakas av fordonen ska betalas av den nationella garantifonden. I Sverige är det Trafikförsäkringsföreningen som betalar sådan ersättning och de försäkringsgivare som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring som ansvarar för ersättningen (se 16 och 24 §§ trafikskadelagen).

I promemorian görs bedömningen att det är ett begränsat antal cyklar som har sådana tekniska egenskaper att de omfattas av direktivet och att det inte är aktuellt att föreskriva registreringsplikt för dessa. Mot den bakgrunden är det enligt promemorian varken ändamålsenligt eller kostnadseffektivt att utsträcka försäkringsplikten till att även omfatta sådana cyklar.

Enligt regeringens mening är det en självklar utgångspunkt att ägare till de fordon som omfattas av försäkringsskydd enligt direktivet själva ska bära kostnaden för den ersättning som kan betalas vid en olycka, genom försäkringsplikt och premiebetalning. Denna uppfattning delas av flera remissinstanser, däribland *Sveriges advokatsamfund*, *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen*.

Skälen för att låta de cyklar som omfattas av direktivets fordonsdefinition bli trafikförsäkringspliktiga är starka. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen ökade antalet skadade i olyckor med elsparkcyklar kraftigt under 2022. Förutom att det framstår som orättvist att kostnader för skador som en viss fordonstyp orsakar i praktiken betalas av andra fordonsägare, försvårar ett undantag från trafikförsäkringsplikten också anpassningen mot säkrare fordon. Premiesättningen är nämligen ett viktigt verktyg i trafiksäkerhetsarbetet. Ett undantag skulle dessutom kunna få till följd att fordonen utformas så att de inte blir försäkringspliktiga.

Det finns emellertid också skäl som talar för att undanta cyklarna från försäkringsplikten. Ett sådant skäl är främjandet av cykeltrafiken. Som bl.a. *2030-sekretariatet* påpekar bidrar cyklarna till att nå klimatmålen och är viktiga för att avlasta kollektivtrafiken och minska antalet bilar i städerna. En ökad kostnad för att använda cyklarna, t.ex. på grund av ett krav på trafikförsäkring, verkar i motsatt riktning. Eftersom det inte framstår som troligt att kostnaden för en trafikförsäkring för de aktuella

cyklarna blir orimligt hög, kommer denna effekt sannolikt inte att bli särskilt stor.

Även svårigheten att rikta sanktioner mot den som inte tecknar försäkring kan vara ett skäl för att göra undantag från försäkringsplikten. En regel utan effektiva sanktioner kan framstå som svag, särskilt när den som inte tecknar försäkring ändå omfattas av det skydd som trafikförsäkringssystemet medför. Vissa åtgärder kan dock vidtas för att öka efterlevnaden av försäkringsplikten, se vidare nedan.

Nordic Micromobility Association och flera bolag som hyr ut bl.a. elsparkcyklar uppger att ett krav på trafikförsäkring kan leda till höjda avgifter för kunden. Här är det viktigt att framhålla att ett krav på trafikförsäkring visserligen innebär en ökad kostnad för bolagen men även ett stärkt skydd för bolagens kunder. Bolagen bör dessutom ha goda möjligheter att förhandla sig till mängdrabatter hos försäkringsgivarna. Huruvida kostnaden slår igenom fullt ut för kunderna påverkas också av konkurrensförhållandena på marknaden.

Uthyrningsbolagen menar vidare att tyngre elsparkcyklar normalt är säkrare, eftersom de är försedda med fler säkerhetsfunktioner. En försäkringsplikt för de tyngre cyklarna skulle kunna innebära att bolagen väljer att införskaffa exempelvis lättare elsparkcyklar så att de inte omfattas av kravet på försäkring. Ett krav på trafikförsäkring för de tyngre elsparkcyklarna skulle därför kunna riskera att vara ett incitament för lättare och mindre trafiksäkra fordon, vilket bl.a. Nordic Micromobility Association pekar på. Frågan om vilka fordon uthyrningsbolagen väljer att införskaffa beror dock på många faktorer, bl.a. vilka fordon som kunderna efterfrågar. Ett tyngre fordon innebär också en högre skaderisk för den som blir påkörd, vilket talar för att de tyngre fordonen bör omfattas av försäkringsplikt.

Slutligen är ett skäl för att cyklarna ska undantas från trafikförsäkringsplikt att de kan användas av personer med funktionsnedsättning. Cyklar som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning omfattas inte av direktivet. Det förekommer dock att personer som har en funktionsnedsättning föredrar att använda fordon, bl.a. självbalanserande cyklar, som inte i första hand är avsedda att föras av personer med funktionsnedsättning. Ett försäkringskrav för vissa sådana cyklar riskerar därför att försvåra valet av fordon för personer med funktionsnedsättning. Eftersom endast vissa självbalanserande cyklar omfattas av försäkringskravet kommer det dock fortfarande att finnas ett stort urval av cyklar som inte kräver försäkring.

Sammantaget anser regeringen att de skäl som talar för att undanta de aktuella cyklarna från trafikförsäkringsplikten inte är så starka att de uppväger skälen för att de ska omfattas. Det bör alltså krävas trafikförsäkring för de eldrivna cyklar utan tramp- eller vevanordning som omfattas av direktivet.

Flera remissinstanser, exempelvis *Sveriges Motorcyklister*, anför att cyklarna endast bör omfattas av krav på ansvarsförsäkring, eftersom det endast är en sådan försäkring som krävs enligt direktivet. En ansvarsförsäkring täcker emellertid bara skador på tredje man. Den svenska trafikförsäkringen innebär ett bredare försäkringsskydd bl.a. eftersom försäkringen också täcker ersättning för personskador som drabbar fordonets förare. Det svenska trafikförsäkringssystemet bygger på tanken att trafiken

ska bära sina egna kostnader. För att åstadkomma det bör försäkringen även täcka skador på förare. Det är svårt att hitta skäl för att denna princip inte ska gälla för vissa fordon, särskilt när elsparkcyklar främst är inblandade i singelolyckor. Regeringen anser att det bör krävas trafikförsäkring för de cyklar som omfattas av direktivets fordonsdefinition.

Ett krav på trafikförsäkring för cyklarna medför att försäkringsgivarna måste tillhandahålla en sådan produkt. Som bl.a. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* anför är det något försäkringsgivarna är vana att göra och bör inte innebära någon större belastning för dem.

Cyklar som är avsedda enbart för personer med fysisk funktionsnedsättning

Det föreslagna kravet på trafikförsäkring för cyklar med vissa tekniska egenskaper träffar även cyklar som är avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning. I direktivet är rullstolar som är avsedda enbart att användas av personer med fysisk funktionsnedsättning undantagna från kravet på försäkring. Ett motsvarande undantag bör gälla i svensk rätt, vilket efterfrågas av *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svensk Försäkring*.

Andra eldrivna fordon

Det finns fordon som liknar cyklar men som inte har en cykels egenskaper så som de anges i lagen om vägtrafikdefinitioner, exempelvis för att konstruktionshastigheten eller effekten är för hög. Bland andra *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* uppger att det är oklart hur sådana fordon ska klassificeras och att förutsättningarna för att framföra dem borde regleras. Direktivet behandlar dock inte frågor om fordons klassificering och under vilka förutsättningar det är tillåtet att framföra vissa fordon. Frågorna omfattas därför inte av detta lagstiftningsprojekt. Det är dock viktigt att det är tydligt vilka fordon som omfattas av krav på trafikförsäkring och att direktivet har genomförts i svensk rätt. När nya regler nu föreslås för vissa eldrivna cyklar utan tramp- eller vevanordning finns det därför skäl att samtidigt förtydliga trafikskadelagens tillämpningsområde för alla eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning. Sådana fordon omfattas av krav på försäkring så snart de har en konstruktionshastighet över 20 kilometer i timmen. Det gäller även om fordonet inte har de tekniska egenskaperna för att exempelvis kunna typgodkännas enligt fordonslagen (2002:574). En bestämmelse som tydliggör detta bör tas in i trafikskadelagen. I övrigt uppfyller svensk rätt direktivets nya fordonsdefinition.

Som *Lagrådet* förordar bör reglerna om eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning läggas samman med den gällande regeln om motordrivna fordon. Lagrådet anser därutöver att den föreslagna regleringen är aningen för sofistikerad och svårförstådd och föreslår därför att den formuleras annorlunda. För att undvika en situation där den nya regleringen indirekt definierar innebörden av begreppet motordrivet fordon bör den enligt regeringens mening emellertid utformas enligt förslaget i lagrådsremissen.

Några remissinstanser anser att även andra fordon, som inte omfattas av direktivet, bör omfattas av det svenska trafikförsäkringssystemet. Inom

ramen för detta lagstiftningsprojekt, som avser genomförande av direktivet, finns det emellertid inte förutsättningar att överväga den frågan.

Sanktioner

I syfte att kunna identifiera de cyklar som omfattas av det utvidgade kravet på trafikförsäkring, och därmed möjliggöra kontroll av om försäkring har tecknats, anser *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* att cyklarna också ska registreras. Enligt regeringens mening skulle emellertid ett krav på registrering innebära en alltför stor administrativ börda för enskilda och för höga kostnader för det allmänna. För att säkerställa en hög försäkringsgrad bör i stället andra medel användas. Straffbarhet (se 36 § trafikskadelagen) och Trafikförsäkringsföreningens återkravsrätt (se 24 § andra stycket trafikskadelagen) är exempel på sanktioner som ökar efterlevnaden av reglerna. Efterlevnaden kan dessutom stärkas genom informationskampanjer.

För förare av mopeder klass II och vissa motorredskap som inte omfattas av krav på registrering finns en skyldighet att medföra bevis om försäkring som på begäran ska visas upp för polisen (se 37 § första stycket trafikskadelagen). Att inte ha med sig och kunna visa upp ett sådant bevis är straffbart (se 37 § andra stycket trafikskadelagen). Om föraren senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade ett bevis och det endast var en tillfällighet att beviset inte medfördes blir föraren fri från ansvar. *Lagrådet* anför att en mer ändamålsenlig tidsfrist för föraren att styrka innehav av försäkringsbevis skulle kunna vara senast tredje arbetsdagen eftersom många polisstationer numera har stängt sina receptioner på lördagar, som är en vardag. Enligt 2 § lagen (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid följer emellertid att om den dag då en åtgärd senast ska vidtas infaller på en lördag, får åtgärden vidtas nästa vardag. Det finns därför inte skäl att ändra den frist som anges i 37 § trafikskadelagen. Det kan tilläggas att det är möjligt att styrka innehav av försäkringsbevis utan att besöka en polisstation. I lagrådsremissen föreslogs en språklig ändring av 37 § i syfte att modernisera lagtexten. Lagrådet anser att förslaget utgör en ändring i sak och avstyrker det. Regeringen avstår därför från den ändringen.

Kravet på att medföra försäkringsbevis gäller för föraren av fordonet och borde därför vara ett bra medel för att i ett enskilt fall kontrollera om försäkringsplikten har uppfyllts. Enligt regeringen bör ett sådant krav därför föreskrivas för förare av försäkringspliktiga eldrivna fordon utan trampeller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering. Det saknas skäl att i detta sammanhang överväga ytterligare kriminalisering.

7 Ett höjt högsta ersättningsbelopp för motortävlingsförsäkringar

Regeringens förslag: Det ersättningsbelopp som kan betalas från en motortävlingsförsäkring med anledning av en och samma skadehändelse ska höjas till 100 miljoner kronor.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det. *Sveriges Motorcyklister* anser att det högsta ersättningsbeloppet inte bör överstiga det belopp som krävs enligt direktivet. *Svenska Bilsportförbundet* och *Riksidrottsförbundet* anser att ersättningsbeloppet bör höjas med 50 miljoner kronor vart femte år då internationella förbund ställer krav på försäkringsbeloppens storlek och för att Sverige ur konkurrenshänseende ska få arrangera event. Svenska Bilsportförbundet önskar vidare att det område där motortävlingsförsäkring ska gälla förtydligas och harmoniseras med direktivets reglering.

Skälen för regeringens förslag: I 2021 års direktiv anges att direktivet inte är tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport på ett avgränsat och markerat område (se andra stycket i artikel 3). En förutsättning för att direktivet inte ska vara tillämpligt är att medlemsstaterna säkerställer att organisatören eller någon annan tecknar en alternativ försäkring eller garanti som täcker skador för tredje man. I skälen till direktivet klargörs att en sådan alternativ försäkring eller garanti bör ge ett skydd som så nära som möjligt motsvarar det skydd som följer av direktivet (se skäl 12 i 2021 års direktiv).

Trafikskadelagen gäller inte för ett motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom ett inhägnat tävlingsområde (1 § 2). Då är i stället lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring tillämplig. Från en motortävlingsförsäkring betalas ersättning för en person- eller sakskada som orsakas genom ett motordrivet fordon när det används inom ett inhägnat tävlingsområde (se 3 § lagen om motortävlingsförsäkring).

Ett inhägnat tävlingsområde får anses vara ett sådant avgränsat och markerat område där direktivet under vissa förutsättningar inte är tillämpligt. Genom lagen om motortävlingsförsäkring finns det i svensk rätt en sådan alternativ försäkringsordning som innebär att undantaget från trafikskadelagens tillämpningsområde är förenligt med direktivet. Som *Svenska Bilsportförbundet* påpekar avser undantaget från direktivets tillämpningsområde avgränsade och markerade områden, medan lagen om motortävlingsförsäkring gäller för inhägnade områden. Enligt förarbetena ska ett inhägnat tävlingsområde vara avspärrat på ett sådant sätt att obehöriga förhindras tillträde. Sådana avspärrade vägsträckor som förekommer på rallytävlingar anses inte vara inhägnade tävlingsområden (jfr prop. 1975/76:196 med förslag till lag om motortävlingsförsäkring m.m., s. 31–32). Regeringen anser till skillnad från *Svenska Bilsportförbundet* inte att det finns skäl att anpassa lagens tillämpningsområde. Ersättningsbeloppen enligt lagen om motortävlingsförsäkring är dock för låga för att motsvara direktivets krav. Enligt 5 § i den lagen kan ersättning med anledning av en och samma händelse betalas med högst 50 miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Enligt direktivet ska det från en försäkring kunna betalas ut ersättningsbelopp med 6,45 miljoner euro för personskador och 1,3 miljoner euro för sakskador. De ersättningsbelopp som ska kunna betalas från en motortävlingsförsäkring måste därför höjas.

Sveriges Motorcyklister anser att beloppet endast bör höjas till det belopp som krävs enligt direktivet. För att undvika att de i lag angivna beloppen ska behöva ändras när direktivets ersättningsbelopp räknas om

vart femte år (jfr artikel 9.2 i direktivet), anser regeringen dock att beloppen i lagen om motortävlingsförsäkring bör vara högre än direktivets minimibelopp. Enligt regeringen är det ändamålsenligt att höja beloppet till 100 miljoner kronor. Att därutöver räkna upp beloppet vart femte år i syfte att öka Sveriges konkurrenskraft som anordnare av motortävlingar, såsom *Svenska Bilsportförbundet* och *Riksidrottsförbundet* förespråkar, faller utanför syftet med detta lagstiftningsprojekt.

8 Ett nytt insolvensgarantisystem

8.1 Insolvensorganet, dess ersättningsskyldighet och finansiering

Regeringens förslag: Ett insolvensgarantisystem för trafikförsäkringar ska införas. Det kollektiv av försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring ska vara insolvensorgan i Sverige och solidariskt ansvara för ersättningen enligt systemet. Insolvensorganet ska företrädas av Trafikförsäkringsföreningen.

Genom insolvensgarantisystemet ska skadelidande som är bosatta i Sverige på begäran ersättas, om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige eller i ett annat EES-land är föremål för tvångslikvidation, konkurs eller ett annat liknande förfarande. Betalningen ska göras inom tre månader från den dag då den skadelidande accepterade ett anbud om ersättning.

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land än Sverige, ska det svenska insolvensorganet i sin tur kunna kräva ersättning av insolvensorganet i det landet. Ett utländskt insolvensorgan ska kunna kräva ersättning av sin svenska motsvarighet om den försäkringsgivare som är föremål för förfarandet har sitt huvudkontor i Sverige. Betalningen ska göras inom sex månader från den dag då kravet på ersättning togs emot, om inte något annat har avtalats.

Regeringens bedömning: En skyldighet för Trafikförsäkringsföreningen att ge den skadelidande ett motiverat besked om ersättning inom tre månader från en skadelidandes begäran om ersättning kan införas på lägre författningsnivå än lag.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller har ingen invändning mot dem.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Ett insolvensgarantisystem inom EES

Genom 2021 års direktiv införs regler om ett insolvensgarantisystem (se artiklarna 10a och 25a). Systemet syftar till att skydda skadelidande genom att säkerställa att ersättning till en skadelidande betalas även om försäk-

ringsgivaren är insolvent. Varje EES-land ska därför inrätta ett insolvensorgan som i vissa fall ska ersätta en skadelidande i försäkringsgivarens ställe. I Sverige finns det i dag inte något motsvarande insolvensgarantisystem. För att genomföra direktivet behöver därför ett system införas.

Förfaranden som ska aktualisera garantin

Enligt artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet ska insolvensgarantisystemet tillämpas från den tidpunkt då en försäkringsgivare försätts i konkurs eller blir föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i Solvens II-direktivet. I den definitionen anges följande:

> *likvidationsförfarande*: kollektivt förfarande som innebär att ett försäkringsföretags tillgångar avyttras och behållningen fördelas mellan borgenärerna, aktieägarna eller delägarna på lämpligt sätt och som med nödvändighet medför ingripande av de behöriga myndigheterna, inbegripet fall där det kollektiva förfarandet avslutas med ackord eller annan motsvarande åtgärd, oavsett om förfarandet baseras på insolvens eller om det är frivilligt eller obligatoriskt.

Definitionen har införlivats i svensk rätt genom lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens. I 2 § 2 i den lagen definieras ett likvidationsförfarande som tvångslikvidation, konkurs eller liknande kollektivt tvingande förfarande som har beslutats av en domstol eller annan myndighet och som innebär att företagets eller institutets tillgångar avyttras och behållningen fördelas mellan borgenärerna, aktieägarna eller delägarna.

De förfaranden som i svensk rätt utgör ett sådant likvidationsförfarande är tvångslikvidation och konkurs (se prop. 2005/06:37 s. 52). Ersättningsskyldigheten enligt insolvensgarantisystemet ska dock enligt direktivet även gälla vid förfaranden som enligt lagen i andra medlemsstater utgör konkurs- eller likvidationsförfaranden. Enligt regeringens mening bör därför systemet tillämpas när en försäkringsgivare är föremål för ett likvidationsförfarande enligt 2 § 2 lagen om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens. Därmed kommer utländska motsvarigheter till konkursförfaranden och tvånglikvidationsförfaranden att omfattas, oavsett i vilken medlemsstat som ett sådant förfarande genomförs.

Försäkringsgivare som ska omfattas av systemet när de blir föremål för tvångslikvidation

Enligt direktivet är det när ett försäkringsföretag blir föremål för ett av de nämnda förfarandena som insolvensgarantisystemet ska aktualiseras. Ett försäkringsföretag är ett företag som har fått officiell auktorisation enligt vissa artiklar i Solvens II-direktivet (se artikel 1.6 i 2009 års direktiv och artikel 310 i Solvens II-direktivet).

Enligt artikel 14.1 och 14.2 i Solvens II-direktivet ska auktorisation krävas för att starta direkt försäkringsverksamhet som omfattas av det direktivet. Följande företag ska ansöka om sådan auktorisation hos tillsynsmyndigheten i hemmedlemsstaten: a) varje företag som etablerar sitt huvudkontor inom den medlemsstatens territorium och b) varje försäkringsföretag som, efter att ha beviljats auktorisation önskar utvidga sin verksamhet till en hel försäkringsklass eller till andra klasser än de för

vilka det redan är auktoriserat. Det medför att sådana försäkringsgivare som har sitt huvudkontor inom en medlemsstat och som har auktoriserats av den medlemsstaten ska omfattas av insolvensgarantisystemet.

I artikel 162.2 i Solvens II-direktivet uppställs kriterier för att en medlemsstat ska få bevilja auktorisation för företag vars huvudkontor är beläget utanför unionen och som vill etablera sig i medlemsstaten och bedriva direkt liv- och skadeförsäkringsverksamhet. Även sådana försäkringsgivare som har sitt huvudkontor utanför unionen, men som har etablerat en filial som har auktoriserats inom en medlemsstat, bör därmed omfattas av systemet.

Det sagda innebär sammantaget att det är försäkringsgivare som har fått tillstånd i ett EES-land att meddela trafikförsäkring som ska omfattas av insolvensgarantisystemet.

Finansiering av garantin

Enligt direktivet ska medlemsstaterna bestämma hur insolvensgarantisystemet ska finansieras (se artiklarna 10a.2 och 25a.2 samt skäl 25). Andra ersättningssystem som syftar till att skydda skadelidande vid trafikolyckor finansieras solidariskt av försäkringsgivarna, exempelvis vid skador orsakade av oförsäkrade eller okända fordon (se 16 § trafikskadelagen). Det finns inte skäl att införa en annan ordning när det gäller insolvensgarantisystemet. Regeringen anser alltså att det även i detta fall bör vara försäkringsgivarna som ansvarar för finansieringen.

Direktivet tillåter att krav på att lämna bidrag för att finansiera insolvensgarantisystemet endast införs för försäkringsgivare som har auktoriserats av den medlemsstat som fastställer kraven (se artiklarna 10a.2 och 25a.2 i direktivet). Det är alltså försäkringsgivare som har auktoriserats i Sverige som kan ges ansvar för att bidra till det svenska insolvensgarantisystemet. Svenska försäkringsgivare och försäkringsgivare från tredje land har beviljats tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige och kan alltså åläggas att bidra till insolvensgarantisystemet. Däremot ska alltså inte EES-försäkringsgivare åläggas att bidra till det svenska insolvensgarantisystemet trots att de under vissa förutsättningar får meddela trafikförsäkring här med stöd av ett tillstånd beviljat i det andra EES-landet.

Det är rimligt att det kollektiv vars kostnader ska täckas av systemet i Sverige bidrar till dess finansiering. Eftersom ersättning ska betalas till skadelidande bosatta här om en svensk försäkringsgivare eller en försäkringsgivare från tredje land blir föremål för ett likvidationsförfarande, bör sådana försäkringsgivare bidra till det svenska insolvensgarantisystemet. Dessa försäkringsgivare ska visserligen också betala ersättning till skadelidande bosatta här om en EES-försäkringsgivare, som alltså inte kan åläggas att bidra till det svenska systemet, blir föremål för ett likvidationsförfarande. I dessa fall kommer det emellertid att finnas möjlighet att kräva ersättning av insolvensorganet i det andra EES-landet för betalningen till skadelidande (se nedan).

Reglerna om finansiering kan utformas på olika sätt. Ett alternativ är att försäkringsgivarna ges en skyldighet att göra avsättningar till en för ändamålet skapad säkerhetsfond. Ett annat alternativ är att försäkringsgivarna åläggs ett solidariskt ansvar i efterhand. Det finns vissa fördelar med en

säkerhetsfond, såsom att exempelvis insolvens hos en försäkringsgivare i princip inte skulle behöva beröra andra försäkringsgivare. Regeringen anser dock att övervägande skäl talar för att försäkringsgivarna i stället bör ha ett solidariskt ansvar i efterhand. Ett sådant ansvar ger nämligen ett omedelbart skydd för de skadelidande samtidigt som det inte medför samma kostnader som en säkerhetsfond. Av betydelse är också att ingen svensk trafikförsäkringsgivare hittills har gått i konkurs och att den faktiska nyttan av en fond riskerar att bli liten.

Regeringen anser alltså att de svenska försäkringsgivare och de försäkringsgivare från tredje land som vid tidpunkten för ett beslut om ett likvidationsförfarande fick meddela trafikförsäkring solidariskt bör ansvara för ersättningen till skadelidande bosatta i Sverige. Det innebär att det är dessa försäkringsgivare som tillsammans bör vara ersättningsskyldiga enligt insolvensgarantisystemet i Sverige och därmed utgöra det som i direktivet benämns insolvensorgan.

Lagrådet invänder mot användningen av ordet insolvensorgan för den ersättningsmekanism som inrättas i Sverige. Regeringen konstaterar att detta ord inte återfinns i lagförslaget. Där beskrivs det svenska insolvensgarantisystemet som de berörda försäkringsgivarnas solidariska ansvar. En annan sak är att begreppet används i propositionens övriga delar. Detta framstår som naturligt när det handlar om överväganden om hur direktivets insolvensgarantisystem ska genomföras i Sverige och skiljer sig inte från tidigare lagstiftningsärenden där andra direktivsgrundade ersättningssystem införts (se t.ex. prop. 2001/02:133 s. 35–36 där begreppet skadeersättningsorgan används). Att det av förarbetena framgår att den ersättningsmekanism som har inrättas här motsvarar det som i direktivet kallas organ är av vikt inte minst för insolvensorgan i andra EES-länder. De ska i vissa fall enligt direktivet kunna rikta anspråk på ersättning mot sin svenska motsvarighet.

Finansieringsskyldighetens fördelning

Försäkringsgivarna har i dag ett solidariskt ansvar för kostnader med anledning av olyckor orsakade av oförsäkrade och okända fordon (se 16 § trafikskadelagen). Försäkringsgivarnas ersättningsansvar fördelas då efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på närmast föregående kalenderår (se 24 §). Samma fördelningsmodell bör enligt regeringens mening användas för kostnaderna för insolvensgarantisystemet. Ansvaret bör alltså fördela sig i förhållande till försäkringsgivarnas premieintäkter. För att ansvaret ska stå i proportion till de kostnader som organet kan behöva täcka bör dock svenska försäkringsgivare vara skyldiga att bidra i förhållande till premieintäkten för motsvarande obligatorisk ansvarsförsäkring inom hela EES-området och inte bara i förhållande till premieintäkterna i Sverige.

Trafikförsäkringsföreningen ska företräda det svenska insolvensorganet

I de fall försäkringsgivarna har ett solidariskt ansvar enligt trafikskadelagen företräds de av Trafikförsäkringsföreningen (se 16, 28 och 33 §§ trafikskadelagen). Föreningen företräder också försäkringsgivarna i ärenden om återkrav av utgiven ersättning. Trafikförsäkringsföreningen är

en ideell förening som försäkringsgivarna enligt lag är skyldiga att vara medlemmar i (se 33 §).

Enligt regeringens mening bör Trafikförsäkringsföreningen även företräda de försäkringsgivare som föreslås att solidariskt ansvara för ersättningen enligt insolvensgarantisystemet. Föreningen bedöms kunna begära, ta emot och lämna information samt samarbeta med olika aktörer såsom exempelvis andra insolvensorgan och försäkringsgivare i andra medlemsstater, vilket krävs enligt direktivet (se artiklarna 10a.9 och 25a.9 i direktivet). Enligt föreningens stadgar kan den förskottera belopp från försäkringsgivarna i syfte att kunna utföra betalningarna i rätt tid. Föreningen kommer därför att ha tillräckliga medel när ersättning ska betalas till skadelidande (se artiklarna 10a.2 och 25a.2 i direktivet). Regeringens förslag medför också att skadelidande kommer att kunna framställa ersättningsanspråk direkt till insolvensorganet genom Trafikförsäkringsföreningen (se artiklarna 10a.4 och 25a.4 i direktivet).

Skadelidande som ska ersättas

Det svenska insolvensgarantisystemet ska enligt direktivet ersätta skadelidande som är bosatta i Sverige, både vid olyckor som inträffat i Sverige och vid olyckor i ett annat land inom EES (se artiklarna 10a.1 och 25a.1).

Uttrycket bosatt definieras inte i direktivet. Vid genomförandet av tidigare direktiv har det uttalats att det torde krävas att en person har en fast anknytning till ett land för att han eller hon ska anses bosatt där. Uttrycket har därmed en något vidare innebörd än uttrycket hemvist, men omfattar inte varje plats där den skadelidande tillbringar sin dygnsvila (se prop. 2001/02:133 s. 52). Detsamma bör gälla nu. Regeringen föreslår alltså att det svenska insolvensorganet genom Trafikförsäkringsföreningen ska betala ut ersättning till skadelidande som är bosatta här i landet.

Tidpunkten för skador som omfattas av garantin

Enligt direktivet ska en skadelidande kunna begära ersättning från insolvensgarantisystemet från den tidpunkt då försäkringsgivaren blir föremål för ett likvidationsförfarande (se artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet).

I direktivet anges däremot inte när ett ersättningsanspråk ska ha uppkommit för att omfattas av insolvensgarantisystemet. Det framstår som naturligt att en skadelidande som hade en fordran på försäkringsgivaren när försäkringsgivaren blev föremål för likvidationsförfarandet ska omfattas. Men även skador som har uppkommit efter det att likvidationsförfarandet har inletts bör omfattas. För någon som skadas av ett fordon med giltig trafikförsäkring bör det inte vara avgörande om det sker strax före eller efter den angivna tidpunkten. En förutsättning för ersättningsskyldighet enligt direktivet är dock att fordonet är försäkrat hos försäkringsgivaren. Om försäkringsavtalet har upphört till följd av likvidationsförfarandet bör skadehändelser som inträffar därefter inte omfattas av systemet. Enligt svensk rätt kan exempelvis en konkursförvaltare säga upp försäkringsavtalet med 14 dagars uppsägningstid (se 3 kap. 9 § försäkringsavtalslagen [2005:104]).

För att ett anspråk på ersättning enligt trafikskadelagen inte ska preskriberas måste den som vill ha ersättning enligt huvudregeln väcka talan inom tio år från skadehändelsen (se 31 §). Regeln medför att den som

har anmält skadan i tid till försäkringsgivaren, men där försäkringsgivaren inte reglerar ärendet inom fristen, riskerar att drabbas av rättsförlust. En särskild regel finns därför som innebär att preskriptionstiden kan förlängas upp till sex månader efter försäkringsgivarens slutliga ställningstagande till anspråket. Denna regel och andra regler om preskription bör gälla på motsvarande sätt när ersättning begärs av insolvensorganet (jfr 31 c §).

Ersättning som ska betalas från insolvensgarantisystemet

Direktivet kräver att insolvensgarantisystemet ska ersätta skadelidande minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten (se artiklarna 10a.1 och 25a.1). För att garantisystemet ska medföra avsett skydd bör enligt regeringens mening ersättning som helt motsvarar den ersättning som kan betalas från en trafikförsäkring betalas ur insolvensgarantisystemet. De försäkringsgivare som utgör insolvensorganet i Sverige kan också komma att behöva betala den ersättning som kan betalas från en obligatorisk motorfordonsförsäkring enligt lagstiftningen i ett annat EES-land. Regleringen bör därför utformas så att den ersättning som ska betalas är den som omfattas av en försäkring hos den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.

Betalning till skadelidande

Enligt direktivet ska insolvensorganet inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk lämna ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar till honom eller henne (se artiklarna 10a.7 och 25a.7 i direktivet). Trafikförsäkringsföreningen är enligt den hittillsvarande regleringen skyldig att inom tre månader lämna ett motiverat anbud eller svar till den skadelidande när föreningen exempelvis ska utge ersättning med anledning av skador orsakade av okända eller oförsäkrade fordon (se 15 a § andra stycket trafikförsäkringsförordningen). Även de tillkommande regler som direktivet kräver kan införas på lägre författningsnivå än lag (jfr 17 a § trafikskadelagen).

Om ersättning ska betalas till en skadelidande ska insolvensorganet enligt direktivet göra det så fort som möjligt och under alla omständigheter inom tre månader från det att den skadelidande har godtagit det motiverade anbudet (se artiklarna 10a.8 och 25a.8). Om skadeersättningen endast har beräknats delvis ska samma frist gälla för betalning av den delen av skadan. Motsvarande bestämmelser bör tas in i trafikskadelagen.

Återkrav mellan insolvensorganen

Enligt direktivet ska ett insolvensorgan i en medlemsstat som har betalat ersättning till en skadelidande, om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har en annan hemmedlemsstat, ha rätt att begära full ersättning för betalningen från ett insolvensorgan i det andra landet (se artiklarna 10a.10 och 25a.10). Med hemmedlemsstat avses den medlemsstat där den försäkringsgivare som försäkrar risken har sitt huvudkontor (se artikel 1.8).

De försäkringsgivare som utgör det svenska insolvensorganet ska alltså ersätta andra insolvensorgan som med anledning av en svensk försäkringsgivares likvidationsförfarande har betalat ersättning till den skadelidande. Ersättningsskyldigheten bör begränsas till sådan ersättning som har

betalats till den skadelidande. Betalningen ska i enlighet med direktivet göras inom en rimlig tid som inte överstiger sex månader efter det att organet har mottagit ett sådant ersättningsanspråk, om inte annat skriftligen har avtalats (se artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet). En bestämmelse av den innebörden bör tas in i trafikskadelagen.

Det svenska insolvensorganet ska kunna kräva ersättning av sin motsvarighet i ett annat EES-land för betalningar till svenska skadelidande, om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har tillstånd att meddela försäkring i det landet. En bestämmelse med den innebörden bör tas in i trafikskadelagen.

Insolvensgarantisystemet kan genomföras på olika sätt, bl.a. genom att utse ett organ som ska garantera ersättning. *Lagrådet* anser att det inte är lämpligt att i lagtexten som avser utländska försäkringsgivare tala om insolvensorgan i de fall det inte är fråga om något organ. Regeringen har i och för sig ingen annan uppfattning, men att byta ut ordet förutsätter kännedom om att inget annat land kommer att utse något som kan betecknas som ett organ. Det finns därför skäl att välja det ord som anges i direktivet. Det medför att det blir tydligt vem de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna i Sverige ska kunna kräva betalning av i vissa fall.

8.2 Insolvensorganets regressrätt

Regeringens förslag: När insolvensorganet har betalat ersättning till en skadelidande ska det överta rätten till ersättning av försäkringsgivaren.

Varken försäkringstagare eller insolvensorganet ska behöva bevaka sin fordran eller förmånsrätt i en trafikförsäkringsgivares konkurs. I en sådan konkurs, liksom i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, ska bevakningsfriheten också gälla för andra ersättningsberättigade.

När insolvensorganet har betalat ersättning till en skadelidande ska det överta rätten till ersättning av skadevållaren. Om ett insolvensorgan i ett annat EES-land därefter ersätter det svenska insolvensorganet för betalningen, ska regressrätten övergå till det utländska insolvensorganet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslagen eller har ingen invändning mot dem. *Rekonstruktör- & Konkursförvaltarkollegiet i Sverige* efterfrågar en analys av hur övertagandet av rätten till ersättning av försäkringsgivaren kan påverkas av preklusionsverkan vid tvångslikvidation.

Förslaget i promemorian Konkursförfarandet överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det. *Landsorganisationen i Sverige (LO)* anser att det är bra att det råder bevakningsfrihet för vissa fordringar, men anför att det är viktigt att det tydliggörs vem som har att bevaka vilka fordringar och under vilka förutsättningar. Även *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)* anför att det är önskvärt att det förtydligas i lag att en förmåns-

tagare i ett tjänstepensionsföretags konkurs inte behöver bevaka sin fordran och tillstyrker förslaget, men pekar på att det är viktigt att samtliga fordringsägare får del av bouppteckningen eftersom det endast är fordringar som har tagits upp där som omfattas av bevakningsfriheten.

Skälen för regeringens förslag

Insolvensorganets rätt att överta en skadelidandes fordran hos försäkringsgivaren

Det nya insolvensgarantisystemet bör inte utformas så att de försäkringsgivare som utgör det svenska insolvensorganet belastas med högre kostnader än vad som krävs för att skydda de skadelidande i ett likvidationsförfarande. Systemet bör inte heller leda till att försäkringsgivarens övriga borgenärer gynnas på insolvensorganets bekostnad. Efter det att insolvensorganet har ersatt en skadelidande bör de eventuella medel som i försäkringsgivarens likvidationsförfarande annars skulle ha betalats till den skadelidande därför i stället betalas till insolvensorganet. Det bör alltså vara insolvensorganet som i så fall får en eventuell utdelning i en konkurs. Motsvarande bör gälla när det svenska insolvensorganet har betalat ersättning till ett utländskt insolvensorgan efter ett återkrav. Regeringen föreslår därför att ett insolvensorgan som har betalat ersättning till en skadelidande eller till ett annat insolvensorgan ska överta den skadelidandes fordran hos den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet i Sverige.

Enligt 4 a § förmånsrättslagen (1970:979) är en skadelidandes fordran förenad med förmånsrätt i försäkringsgivarens konkurs. Förmånsrätten består även om fordran t.ex. överlåts eller på något annat sätt övergår till någon annan (se 3 § förmånsrättslagen). Insolvensorganet övertar med förslaget därför även den förmånsrätt som den skadelidandes fordran är förenad med.

Bevakningsfrihet

Om en fordran utan förmånsrätt kan antas få utdelning i en konkurs bör ett bevakningsförfarande anordnas (9 kap. 1 § konkurslagen [1987:672]). För att få rätt till utdelning i konkursen måste en borgenär i så fall vanligtvis bevaka sin fordran och förmånsrätt (9 kap. 4 § konkurslagen). Vissa undantag finns från kravet på bevakning. Förvaltaren ska t.ex. bifoga en uppgift om försäkringstagares fordran på ersättning i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen (7 kap. 13 § femte stycket konkurslagen). Om en sådan uppgift bifogas behöver försäkringstagaren inte själv bevaka sin fordran i konkursen (9 kap. 5 § konkurslagen).

Om en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring går i konkurs och ett bevakningsförfarande anordnas måste däremot den som har en fordran på försäkringsgivaren bevaka fordran. Insolvensgarantisystemet medför emellertid att en skadelidandes intresse av att bevaka sin fordran minskar eftersom den skadelidande kan få ersättning genom garantin. Om en försäkringstagare inte bevakar fordran förlorar även det insolvensorgan som träder in i fordran rätten till utdelning i konkursen. Därför bör även en försäkringstagare som har en fordran på en trafikförsäkringsgivare

undantas från kravet på bevakning. Inte heller det insolvensorgan som har övertagit en fordran från den skadelidande bör behöva bevaka fordran. Om försäkringsgivaren även har tillstånd att meddela andra försäkringar bör bevakningsfriheten endast gälla sådana försäkringstagare som har ingått avtal om trafikförsäkring. Bevakningsfriheten bör också endast omfatta trafikskadeersättning eller annan ersättning som betalas från trafikförsäkringen. En försäkringstagares fordran på återbetalning av erlagda premier bör alltså inte omfattas av bevakningsfriheten.

Ett försäkringsavtal kan innebära att även andra än försäkringstagaren har rätt till ersättning, exempelvis en förmånstagare. I ett tidigare lagstiftningsärende anförde Lagrådet att det är möjligt att konkurslagen skulle kunna tolkas så att bevakningsfriheten omfattar även en fordran som en sådan ersättningsberättigad har. Lagrådet ansåg att frågan borde bli föremål för ytterligare överväganden (se prop. 2018/19:158 En ny reglering för tjänstepensionsföretag, s. 655 och 1180).

Enligt regeringens mening finns det inte skäl att göra skillnad på olika fordringar som härrör från samma försäkringsavtal. Regeringen anser därför att det, såsom *LO* och *TCO* anför, bör förtydligas att inte heller andra ersättningsberättigade än försäkringstagaren, t.ex. en försäkrad arbetstagare eller en förmånstagare, behöver bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, under förutsättning att uppgiften om fordran har bifogats boupptecknigen eller borgenärsförteckningen. Samma skäl gäller för en trafikförsäkring. Ersättning från en sådan försäkring utgår även till andra skadelidande än försäkringstagaren, såsom fordonspassagerare och gångtrafikanter. Även sådana andra ersättningsberättigade bör omfattas av bevakningsfriheten. Regeringen anser att det i detta sammanhang inte finns skäl att också göra de redaktionella ändringar som *Lagrådet* föreslår.

Enligt LO och TCO bör samtliga fordringsägare få del av boupptecknigen, för att kunna avgöra om de behöver bevaka sin fordran eller inte. Boupptecknigen eller borgenärsförteckningen ska ges in till rätten och tillsynsmyndigheten (7 kap. 13 § konkurslagen). Ett krav på att därutöver skicka handlingarna till samtliga borgenärer framstår enligt regeringens mening som alltför betungande för konkursboet. Den borgenär som vill säkerställa att en uppgift om fordran har bifogats boupptecknigen eller borgenärsförteckningen kan vända sig till domstolen, tillsynsmyndigheten eller konkursförvaltaren för att kontrollera det.

Rekonstruktör- & Konkursförvaltarkollegiet i Sverige lyfter frågan om hur rätten att överta fordran påverkas av preklusion vid tvångslikvidation. Vid tvångslikvidation ska likvidatorn ansöka hos Bolagsverket om kallelse på bolagets okända borgenärer enligt lagen (1981:131) om kallelse på okända borgenärer (för försäkringsaktiebolag, se 11 kap. 45 § försäkringsrörelselagen och 25 kap. 34 § aktiebolagslagen [2005:551], för ömsesidiga försäkringsbolag, se 12 kap. 75 § försäkringsrörelselagen och 17 kap. 30 § lagen om ekonomiska föreningar [2018:672], och för försäkringsföreningar, se 13 kap. 2 § försäkringsrörelselagen och 17 kap. 30 § lagen om ekonomiska föreningar). Likvidatorn ska bifoga en förteckning över gäldenärens kända borgenärer till ansökan (4 § lagen om kallelse på okända borgenärer). Bolagsverket utfärdar sedan en kallelse på bolagets okända borgenärer och förelägger dem att skriftligen anmäla sina fordringar till myndigheten inom en viss tid (5 § lagen om kallelse på

okända borgenärer). En borgenär som inte är upptagen i förteckningen över kända borgenärer och som underlåter att anmäla sin fordran inom den föreskrivna tiden förlorar rätten att kräva ut fordringen, om han eller hon inte visar att gäldenären har känt till den före anmälningstidens utgång (6 § lagen om kallelse på okända borgenärer).

En skadelidande som har framställt ett ersättningsanspråk mot trafikförsäkringsgivaren ska tas upp i förteckningen över kända borgenärer. Den skadelidandes fordran är alltså känd och prekluderas inte, oberoende av om insolvensorganet betalar ersättning till den skadelidande och övertar fordran eller inte. I vissa fall kan en skadelidande begära ersättning från insolvensorganet utan att först ha begärt ersättning från försäkringsgivaren. I en sådan situation följer det av direktivet att insolvensorganet ska vara skyldigt att informera försäkringsgivaren i likvidation så snart anspråket på ersättning mottas (se vidare avsnitt 8.3). Även i ett sådant fall blir fordran alltså känd och prekluderas inte. Anspråk på ersättning som framställs först efter det att ett bevakningsförfarande har avslutats eller fristen vid kallelse på okända borgenärer har gått ut får behandlas på samma sätt som andra sent framställda fordringsanspråk inom ramen för respektive institut. Några särskilda regler med anledning av insolvensgarantisystemet föreslås alltså inte i detta avseende.

Insolvensorganets rätt att träda in i skadelidandes rätt till skadestånd

Enligt direktivet ska ett insolvensorgan i vissa fall ersätta ett annat insolvensorgan för dess betalningar till skadelidande (se första stycket i artiklarna 10a.10 och 25a.10). I avsnitt 8.1 lämnas förslag på hur direktivet i denna del ska genomföras i svensk rätt. Enligt direktivet ska därutöver det insolvensorgan som har betalat sådan ersättning till ett annat insolvensorgan överta den skadelidandes rättigheter mot den person som orsakade olyckan eller dennes försäkringsgivare.

Enligt 20 § trafikskadelagen inträder den försäkringsgivare som har betalat trafikskadeersättning i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren om skadan vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Enligt direktivet kan emellertid insolvensorganets inträde inte vara begränsat av hur skadan har orsakats. Att låta insolvensorganet träda in i en skadelidandes rätt enbart i fall som anges i 20 § trafikskadelagen är därför inte tillräckligt för att genomföra direktivet. I stället bör insolvensorganenets inträde regleras särskilt och oberoende av hur skadan har orsakats. När ett insolvensorgan i ett annat EES-land betalar ersättning till sin svenska motsvarighet med anledning av ett återkrav, bör det insolvensorganet inträda i den rätt som det svenska insolvensorganet har. På motsvarande sätt bör det svenska insolvensorganet ha rätt att framställa krav på att få träda in i den skadelidandes rätt till skadestånd, när det har ersatt ett insolvensorgan i ett annat EES-land. Det finns inte tillräckliga skäl att justera bestämmelsen i 19 § om rätt till inträde i trafikskadeersättning för den som har utgett skadestånd.

Rätten till inträde ska enligt direktivet gälla i den skadelidandes rättigheter mot skadevållaren eller dennes försäkringsgivare. Högsta domstolen har vid tillämpningen av försäkringsavtalslagen funnit att ett försäkringsbolag som har betalat ersättning för en skada inträder i den skadelidandes rätt att rikta krav direkt mot skadevållarens ansvars-

försäkring (se rättsfallet NJA 2013 s. 233). Det finns inte skäl att anta att insolvensorganets möjlighet till direktkrav efter det att det har betalat ersättning enligt trafikskadelagen är någon annan. Insolvensorganet bör alltså även utan någon uttrycklig bestämmelse kunna rikta krav direkt mot skadevållarens försäkringsgivare, under förutsättning att den skadelidande har denna rätt.

Enligt direktivet gäller vidare ett undantag från rätten att träda in i en skadelidandes rättigheter, nämligen när skadevållarens ansvar gentemot den skadelidande täcks av försäkringsgivaren i likvidation i enlighet med tillämplig nationell rätt. Undantaget gäller alltså när skadevållaren är försäkrad hos samma försäkringsgivare som den skadelidande. Ett inträde skulle i en sådan situation endast få till följd en fordran hos försäkringsgivaren i skadevållarens i stället för den skadelidandes namn. Eftersom det inte finns något värde av ett sådant inträde är det inte nödvändigt att föreskriva ett sådant undantag.

Direktivet kräver slutligen att varje medlemsstat ska vara skyldig att erkänna det övertagande av rättigheter som direktivet kräver i enlighet med vad som har fastställts i någon annan medlemsstat (se tredje stycket i artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet). Insolvensorgan i andra EES-länder föreslås ovan få samma rätt till inträde som det svenska insolvensorganet. Den rätt till inträde som fastställs i ett annat EES-land kommer alltså även att gälla enligt svensk rätt. Någon ytterligare föreskrift behövs därför inte för att genomföra direktivet i denna del.

8.3 Offentliggörande och underrättelseskyldighet

Regeringens förslag: Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag ska registreras i försäkringsregistret.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om underrättelseskyldigheter och om förfarandet med anledning av insolvensgarantisystemet.

Regeringens bedömning: En skyldighet för den domstol eller myndighet som beslutar om konkurs eller tvångslikvidation av en svensk trafikförsäkringsgivare att underrätta Trafikförsäkringsföreningen om beslutet kan införas på lägre författningsnivå än lag.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslagen eller har ingen invändning mot dem. *Rekonstruktör- & Konkursförvaltarkollegiet i Sverige* anser att Trafikförsäkringsföreningen bör underrättas om samtliga ersättningsanspråk som har uppkommit innan ett beslut om konkurs eller tvångslikvidation.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Offentliggörande av beslut om likvidationsförfarande

Enligt direktivet ska varje medlemsstat säkerställa att beslut om att inleda ett likvidationsförfarande offentliggörs (se artiklarna 10a.3 och 25a.3). Skyldigheten avser försäkringsgivare som har sin hemmedlemsstat i

landet. För Sveriges räkning innebär det att kravet på offentliggörande gäller när en svensk försäkringsgivare blir föremål för ett beslut om tvångslikvidation eller konkurs (jfr prop. 2005/06:37 s. 52).

Beslut om konkurs meddelas alltid av allmän domstol. Sådana beslut ska genast kungöras i Post- och Inrikes Tidningar (se 2 kap. 24 § och 15 kap. 1 § konkurslagen). Kravet på offentliggörande uppfylls alltså vid konkursbeslut genom den hittillsvarande regleringen.

Beslut om tvångslikvidation kan fattas både av Bolagsverket och av domstol. Ett sådant beslut som avser ett försäkringsaktiebolag eller en försäkringsförening ska kungöras (för försäkringsaktiebolag, se 11 kap. 1 § försäkringsrörelselagen och 25 kap. 10 § och 27 kap. 3 § aktiebolagslagen, och för försäkringsföreningar, se 13 kap. 2 § försäkringsrörelselagen samt 17 kap. 13 och 19 §§ och 19 kap. 5 § lagen om ekonomiska föreningar). Även en domstols beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag ska kungöras (se 12 kap. 74 och 75 §§ försäkringsrörelselagen samt 17 kap. 19 § och 19 kap. 5 § lagen om ekonomiska föreningar).

I samband med att 2018 års lag om ekonomiska föreningar infördes ändrades emellertid försäkringsrörelselagen på ett sätt som medförde att det inte längre gäller något krav på att Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag ska kungöras. För att genomföra direktivets krav på offentliggörande bör det införas ett krav på registrering av sådana beslut i försäkringsregistret. Det som registreras i försäkringsregistret ska nämligen kungöras (se 19 kap. 5 § lagen om ekonomiska föreningar). Därmed uppfylls direktivets krav på offentliggörande även för Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation av ömsesidiga försäkringsbolag.

Underrättelser

Insolvensorganet i försäkringsgivarens hemmedlemsstat ska säkerställa att alla insolvensorgan och skadeersättningsorgan i alla EES-stater underrättas om ett beslut om att inleda ett likvidationsförfarande (se artiklarna 10a.3 och 25a.3 i direktivet). Det innebär att det svenska insolvensorganet ska tillhandahålla sådan information när en svensk försäkringsgivare blir föremål för konkurs eller tvångslikvidation. Regeringen föreslår i avsnitt 8.1 att Trafikförsäkringsföreningen ska företräda de försäkringsgivare som utgör insolvensorganet i Sverige.

Insolvensorganen ska också, vid mottagande av ett ersättningsanspråk från en skadelidande, underrätta insolvensorganet i försäkringsgivarens hemmedlemsstat och den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet, eller dess rekonstruktör eller förvaltare enligt definitionerna i Solvens II-direktivet, om att ersättningsanspråket har mottagits (se artiklarna 10a.5 och 25a.5 i direktivet). I situationer som avses i artikel 25a i direktivet, alltså när olyckan har inträffat i en annan medlemsstat än den där skadelidande är bosatt, ska insolvensorganet också säkerställa att skadeersättningsorganet i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat underrättas om mottagandet.

Slutligen ska försäkringsgivaren, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, underrätta insolvensorganet när ersättning betalas ut eller när ansvar bestrids avseende ett ersättningsanspråk som även har tagits emot av insolvensorganet (se artiklarna 10a.6 och 25a.6 i direktivet).

Dessa underrättelseskyldigheter kan införas på lägre författningsnivå än lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela sådana föreskrifter. För att säkerställa att Trafikförsäkringsföreningen får information om svenska beslut om konkurs och tvångslikvidation bör den domstol eller förvaltningsmyndighet som fattar ett sådant beslut för en trafikförsäkringsgivare underrätta föreningen om beslutet. Detta kan också, med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen, regleras på lägre författningsnivå än lag.

Rekonstruktör- & Konkursförvaltarkollegiet i Sverige anser att Trafikförsäkringsföreningen också bör underrättas om samtliga anspråk som har framställts mot försäkringsgivaren i konkurs eller likvidation. Någon sådan underrättelseskyldighet föreskrivs inte i direktivet och det går inte att i svensk rätt införa en sådan skyldighet för en försäkringsgivare som är föremål för ett likvidationsförfaranande i ett annat EES-land. För att systemet ska vara likvärdigt oavsett i vilket land som likvidationsförfarandet pågår bör någon sådan skyldighet inte föreskrivas.

Förfarandet hos insolvensorganet

Direktivet förutsätter att insolvensorganen ingår en överenskommelse med varandra eller, om en överenskommelse inte nås, att kommissionen antar delegerade akter om insolvensorganens uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden. Eftersom innehållet i överenskommelsen eller de delegerade akterna inte är känt, kan det inte uteslutas att det uppkommer ett behov av föreskrifter om bl.a. insolvensorganets handläggning av ärenden. Syftet med föreskrifterna är att säkerställa att insolvensgarantisystemet i praktiken fungerar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela föreskrifter om uppgifter för insolvensorganet med anledning av insolvensgarantisystemet. Det kan exempelvis handla om föreskrifter om att rapportera antalet inkomna ersättningsanspråk, att avsätta medel för att säkerställa betalningar eller att tillhandahålla viss information till allmänheten. Det är de försäkringsgivare som har solidariskt ersättningsansvar i insolvensgarantisystemet som föreslås vara det svenska insolvensorganet. Insolvensorganet företräds enligt förslaget av Trafikförsäkringsföreningen. Det är alltså föreningen som i praktiken kommer att utföra de uppgifter som föreskrifterna kan handla om.

9 Intyg om skadehistorik

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivare att offentliggöra allmän information om hur de använder intyg om skadehistorik när de bestämmer premier för trafikförsäkring.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* anser att uppgifterna i intyget ska vara begränsade och att

intygen ska kunna användas i digital form. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* efterfrågar ett förtydligande av hur försäkringsgivarna ska offentliggöra informationen och om det finns några sanktioner.

Skälen för regeringens förslag: I syfte att underlätta för försäkringstagaren att byta försäkringsgivare har en försäkringstagare redan enligt den hittillsvarande regleringen rätt att begära ett intyg om skadehistorik från en försäkringsgivare (se 15 b § trafikförsäkringsförordningen och artikel 16 i 2009 års direktiv). Ett sådant intyg ska enligt direktivet innehålla uppgifter om tredje mans skadeståndskrav för det eller de fordon som har omfattats av ett försäkringsavtal under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav.

Enligt 2021 års direktiv ska det användas ett formulär som antas av kommissionen när intygen utfärdas (se artikel 16 i direktivet). En del av de uppgifter som ska ingå i formuläret, såsom exempelvis identiteten på försäkringsgivaren och försäkringstagaren, det försäkrade fordonet och försäkringens giltighetsdatum, framgår av direktivet. Men kommissionen har möjlighet att specificera formen och innehållet i de genomförandeakter som kommissionen ska anta. Hur detaljerade uppgifter som kommer att krävas och hur intygen kommer att kunna användas återstår därför att se. Regeringen har dock ingen annan uppfattning än *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* när det kommer till uppgifternas omfattning och användning. Regler om intyg om skadehistorik behöver inte regleras i lag utan kan tas in på lägre författningsnivå. Ett bemyndigande som ger utrymme för en sådan reglering finns i 17 a § 2 trafikskadelagen.

Vidare gäller enligt 2021 års direktiv att en försäkringsgivare som beaktar intyg om skadehistorik när premier fastställs inte får behandla försäkringstagare på ett diskriminerande sätt, eller sätta en högre premie på grundval av nationalitet eller den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare har varit bosatt. En försäkringsgivare ska också behandla intyg utfärdade i olika medlemsstater som likvärdiga även när rabatter tillämpas (artikel 16).

Regler om förbud mot diskriminering finns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt artikel 18 i fördraget är all diskriminering på grund av nationalitet förbjuden inom fördragens tillämpningsområde och utan att det påverkar tillämpningen av någon särskild bestämmelse i fördragen. Bestämmelsen i EUF-fördraget om icke-diskriminering har horisontell direkt effekt och gäller alltså i förhållandet mellan försäkringsgivare och försäkringstagare. Mot denna bakgrund anser regeringen att det inte behöver införas några särskilda bestämmelser om förbud mot diskriminering vid användande av intyg om skadehistorik. En sådan reglering skulle dessutom kunna riskera att ge en missvisande bild av det EU-rättsliga diskrimineringsförbudets omfattning.

Enligt 2021 års direktiv ska försäkringsgivarna offentliggöra en allmän översikt av sin policy när det gäller användningen av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier (se artikel 16 i direktivet). Det finns inte något motsvarande krav i 2009 års direktiv eller i svensk rätt. För att uppfylla direktivet bör det därför införas en sådan skyldighet för försäkringsgivarna. Enligt regeringens bedömning kan en bestämmelse om detta efter bemyndigande införas i föreskrift på lägre författningsnivå än lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela sådana föreskrifter. Föreskrifterna kan

handla om bl.a. hur offentliggörandet ska ske, såsom *Statens väg- och transportforskningsinstitut* efterfrågar, och hur ofta uppgifterna ska uppdateras.

10 Försäkring vid import av fordon

Regeringens förslag: Den som är skyldig att teckna trafikförsäkring för ett registrerat fordon ska, om fordonet köps i syfte att importeras från ett EES-land till ett annat, under 30 dagar kunna välja om fordonet ska försäkras i det ena eller det andra EES-landet. Vid sådan import ska den lag som är tillämplig på avtal om frivillig fordonsförsäkring vara lagen i det land där den frivilliga försäkringen tecknas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller har ingen invändning mot dem.

Skälen för regeringens förslag

Platsen där risken finns enligt direktivet

I syfte att förenkla fordonsimport finns det i den hittillsvarande lydelsen av direktivet en särskild bestämmelse om var risken för ett fordon finns vid fordonsimport. Platsen där risken finns är ett begrepp som används i försäkringssammanhang bl.a. för att skapa en försäkringsrättslig anknytning till en viss plats. Detta har betydelse för vilka försäkringsgivare som får meddela försäkring för risken och alltså försäkra ett visst fordon. Av artikel 15 i 2009 års direktiv följer att risken ska anses finnas i införselmedlemsstaten omedelbart efter att köparen accepterade leveransen, för en period av 30 dagar, trots att fordonet ännu inte har registrerats där. Detta är ett undantag från den allmänna regeln inom EU om att risken vid försäkring av fordon finns i den medlemsstat där registrering har skett (se artikel 13.13 b i Solvens II-direktivet).

Genom 2021 års direktiv ändras artikel 15.1. Enligt den nya lydelsens första stycke ska den medlemsstat där risken finns vara antingen registreringsmedlemsstaten eller införselmedlemsstaten för en period om 30 dagar, beroende på vad den person som ansvarar för ansvarsförsäkringen väljer. Syftet med den nya regeln är att göra det möjligt för den ansvariga personen att under perioden välja i vilken av de två medlemsstaterna som försäkring ska tecknas och på så vis ytterligare underlätta import av fordon (se skäl 29 i 2021 års direktiv).

Försäkringsgivares verksamhet och risker i andra EES-länder

Om en svensk försäkringsgivare vill meddela försäkringar från Sverige för risker som finns i andra EES-länder ska försäkringsgivaren underrätta Finansinspektionen om det (se 3 kap. 1 och 15 §§ försäkringsrörelselagen). En försäkringsgivare som har fått tillstånd i Sverige måste alltså vidta åtgärder innan risker som finns i andra EES-länder kan försäkras. Motsvarande gäller för EES-försäkringsgivare som vill försäkra

risker som finns i Sverige. För att en sådan försäkringsgivare ska få bedriva gränsöverskridande verksamhet i Sverige måste Finansinspektionen ha tagit emot en underrättelse från den behöriga myndigheten i försäkringsgivarens hemland (se 1 kap. 13 § och 2 kap. 1 § första stycket 2 lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige). Frågan om var en risk finns påverkar alltså om en försäkringsgivare med tillstånd i ett EES-land kan försäkra risken eller inte.

Enligt huvudregeln i svensk rätt finns risken för ett registreringspliktigt fordon i det land där fordonet är registrerat (se 1 kap. 17 § andra stycket 2 försäkringsrörelselagen och 1 kap. 7 § första stycket 2 lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige). Detta genomför den EU-rättsliga bestämmelsen om var risken finns (se artikel 13.13 b i Solvens II-direktivet). I svensk rätt finns det i dag undantag från huvudregeln om att risken finns där fordonet är registrerat. Undantagen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land. Det land som fordonet ska införas till, och inte registreringslandet, anses då som det land där risken finns, men bara under 30 dagar från det att fordonet har kommit i köparens besittning (se 1 kap. 17 § andra stycket 3 försäkringsrörelselagen och 1 kap. 7 § första stycket 2 lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige). Risken för ett fordon som exempelvis är registrerat i Sverige och som köps i syfte att införas till Tyskland, ska alltså anses finnas i Tyskland, trots att fordonet ännu inte är registrerat där. Undantagen genomför artikel 15 enligt 2009 års direktiv. För att genomföra den nya lydelsen av den artikeln måste undantagen ändras så att risken kan finnas antingen i registreringslandet eller det land som fordonet ska importeras till, beroende på den ansvariges val. Det är den som äger ett fordon och i den aktuella situationen således köparen som ansvarar för att teckna trafikförsäkring (se 2 § trafikskadelagen). Risken ska alltså anses finnas i antingen registreringslandet eller införsellandet beroende på var köparen väljer att teckna försäkring.

Även i trafikskadelagen regleras vilka försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring (se 5 § trafikskadelagen). I syfte att genomföra den hittillsvarande lydelsen av artikel 15 har det införts ett undantag från den rätt att försäkra fordon som svenska försäkringsgivare och EES-försäkringsgivare annars har (se 5 § andra stycket trafikskadelagen). Undantaget avser försäkring för fordon som köps för att införas till ett annat EES-land och innebär att sådana försäkringsgivare bara får meddela trafikförsäkring för fordonet om de är verksamma i det land som fordonet ska införas till. Eftersom även försäkringsgivare som inte är verksamma i införsellandet ska få försäkra fordonet enligt den nya lydelsen av artikel 15 bör undantaget tas bort.

Tillämplig lag för försäkringsavtal

Platsen där risken finns har också betydelse för att avgöra vilket lands lag som är tillämplig på ett försäkringsavtal för ett registreringspliktigt fordon enligt Rom I-förordningen (se artikel 7). När den hittillsvarande lydelsen av artikel 15 genomfördes i svensk rätt infördes en särskild bestämmelse om var risken finns vid import av sådana fordon (se 2 § lagen om tillämplig

lag för vissa försäkringsavtal). Bestämmelsen gäller vid tillämpningen av artikel 7 i Rom I-förordningen och innebär att risken för ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, ska anses finnas i införsellandet under 30 dagar från det att fordonet har kommit i köparens besittning. Eftersom någon motsvarighet till bestämmelsen inte finns i Rom I-förordningen är det nödvändigt att särskilt reglera risken i importsituationer i svensk rätt (se prop. 2013/14:243 Lagvalsregler på civilrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna, s. 28). Bestämmelsen är tillämplig på avtal om frivilliga försäkringar, såsom kasko- och vagnskadeförsäkring (se prop. 2006/07:50 Vissa frågor om trafikförsäkring och rättsskyddsförsäkring, s. 26 och 43–44). För avtal om obligatorisk skadeförsäkring gäller i stället lagen i det EES-land som har föreskrivit skyldigheten (se 3 § lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal, jfr artikel 7.4 b i Rom I-förordningen).

Den nya lydelsen av artikel 15 i direktivet medför ändringar även i 2 § lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal eftersom risken nu ska kunna finnas antingen i registreringslandet eller det land som fordonet ska importeras till, beroende på vad den som ansvarar för ansvarsförsäkringen väljer. Det är fordonsägaren som är ansvarig för att teckna trafikförsäkring (se 2 § trafikskadelagen). Valet kommer till uttryck genom att försäkring tecknas hos en försäkringsgivare som får försäkra risken i det landet. Det är alltså lagen i det land där försäkringsavtalet har tecknats som är tillämplig på avtalet. Naturligtvis behöver avtalet inte ingås på plats i det landet.

11 Ny försäkring vid återkallat tillstånd

Regeringens förslag: Skyldigheten att teckna en ny försäkring efter det att tillståndet för försäkringsgivaren har återkallats ska gälla oavsett vilken tillsynsmyndighet som har beslutat om återkallelse.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 6 § trafikskadelagen ska, om regeringen återkallar tillståndet att meddela trafikförsäkring för en försäkringsgivare, den som har tecknat trafikförsäkring hos försäkringsgivaren teckna en ny försäkring inom en månad från det att beslutet har offentliggjorts. Det är emellertid inte längre regeringen som beslutar om att återkalla tillstånd att meddela trafikförsäkring. Tillstånd att meddela trafikförsäkring för svenska försäkringsgivare och försäkringsgivare från tredje land återkallas numera av Finansinspektionen, den svenska tillsynsmyndigheten (se 18 kap. försäkringsrörelselagen och 6 kap. lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige). EES-försäkringsgivare har getts tillstånd att bedriva försäkringsrörelse i sitt hemland. För sådana försäkringsgivare prövar tillsynsmyndigheten i hemlandet frågan om återkallelse av tillstånd (se artikel 144 i Solvens II-direktivet).

Bestämmelsen i trafikskadelagen bör därmed ändras så att skyldigheten att teckna en ny försäkring gäller oavsett vilken tillsynsmyndighet som har beslutat om att återkalla tillståndet.

12 Övriga bestämmelser i direktivet

Regeringens bedömning: Direktivets bestämmelser i övrigt kräver inte några genomförandeåtgärder.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna delar bedömningen eller har ingen invändning mot den. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svensk Försäkring* anför att det förekommer oförsäkrade fordon på svenska vägar och att regeringen bör verka för ett EU-gemensamt databaserat registreringssystem för att kunna kontrollera försäkringsinnehav.

Skälen för regeringens bedömning

Användning av fordon

Genom 2021 års direktiv införs en definition av användning av ett fordon (se artikel 1). Enligt definitionen avses med användning av ett fordon all användning som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, oavsett vilka egenskaper fordonet har, i vilken terräng som fordonet används och om fordonet står stilla eller befinner sig i rörelse. Syftet med definitionen är enligt skälen att återspegla tre avgöranden från EU-domstolen där domstolen har bedömt vad som utgör användning av ett fordon (se skäl 5 till 2021 års direktiv). Frågan i avgörandena var om en viss skada skulle omfattas av den obligatoriska försäkringen.

Enligt 8 § trafikskadelagen utgår trafikskadeersättning för person- eller sakskador som uppkommer i följd av trafik här i landet med ett motordrivet fordon. Av lagförarbeten och rättspraxis framgår att bestämmelsen kan omfatta de skador som täcks av direktivets definition av användning av ett fordon (se prop. 1975/76:15 s. 21 och 110 samt rättsfallen NJA 1988 s. 221, NJA 2007 s. 997 och NJA 2019 s. 89). Bestämmelsen i trafikskadelagen kan därmed tolkas i enlighet med direktivets krav på vilka skador som ska omfattas av en trafikförsäkring. Någon författningsändring behövs därför inte med anledning av den nya definitionen.

Automatiska försäkringskontroller

För att säkerställa fri rörlighet får medlemsstaterna enligt 2009 års direktiv bara göra stickprovskontroller för att kontrollera om ett fordon som körs in i landet är försäkrat. Enligt 2021 års direktiv tillåts också automatiska försäkringskontroller som kan göras utan att fordonet måste stanna (se artikel 4). För att sådana kontroller ska vara ändamålsenliga krävs emellertid också ett automatiskt informationsutbyte om innehav av försäkring mellan medlemsstaterna. Något sådant system finns ännu inte och måste i så fall förhandlas fram inom EU eller bilateralt mellan två

medlemsstater. I direktivet anges också att kommissionen ska återkomma med en bedömning av bl.a. syfte och kostnader för ett system för informationsutbyte. Som *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svensk Försäkring* pekar på kan det därefter finnas skäl att återkomma till frågan. I nuläget saknas det dock tillräckliga skäl för att överväga ett sådant system och det lämnas därför inte i denna proposition några författningsförslag om automatiska försäkringskontroller.

Undantag från trafikförsäkringsplikten

I det nya direktivet införs fler möjligheter att göra undantag från trafikförsäkringsplikten (se artikel 5). I promemorian görs bedömningen att det inte finns behov av att införa några ytterligare sådana undantag. Regeringen gör inte någon annan bedömning. Det finns alltså inte skäl för att i svensk rätt använda dessa nya möjligheter till undantag.

Minimibelopp

Sedan tidigare finns det regler i direktivet om vilket lägsta belopp som ska kunna betalas från en försäkring vid person- och sakskador. Beloppen har justerats med jämna intervall. Nya medlemsstater i EU har fått möjlighet att utnyttja en övergångsperiod för att försäkringsersättningarna enligt nationella regler ska nå upp till de lägsta beloppen. Sammantaget har det lett till ett komplicerat system där omräkning av beloppen måste ske relativt ofta.

I 2021 års direktiv harmoniseras beloppen och kommissionen ges rätt att anpassa dem enligt ett harmoniserat konsumentprisindex (se artikel 9). Det lägsta beloppet för personskador ska enligt det nya direktivet uppgå till 6,45 miljoner euro per olycka, oavsett antalet skadelidande, eller 1,3 miljoner euro per skadelidande. För sakskador är motsvarande belopp 1,3 miljoner euro per olycka, oavsett antalet skadelidande. Enligt svensk rätt uppgår de belopp som kan betalas från en trafikförsäkring till högst 300 miljoner kronor (se 14 § trafikskadelagen). Beloppen som kan betalas från en trafikförsäkring är högre än det lägsta belopp som ska kunna betalas enligt direktivet. Någon lagändring med anledning av de nya beloppen i direktivet är därför inte nödvändig.

Släp som dras av fordon

Enligt 2021 års direktiv ska en skadelidande vid en olycka som orsakas av ett fordon som drar ett släp under vissa förutsättningar kunna framställa sitt anspråk direkt till släpets försäkringsgivare om släpet skulle ha en separat ansvarsförsäkring (se artikel 15a och skäl 30). Släpets försäkringsgivare ska också i vissa fall underrätta den skadelidande om bl.a. dragfordonets försäkringsgivare.

Enligt trafikskadelagen gäller lagens regler om skada i följd av trafik på fordonskombinationen i dess helhet när en släpvagn har kopplats till ett motordrivet fordon (se hittillsvarande 1 § andra stycket). I Sverige har släp alltså inte separata ansvarsförsäkringar. Detta är inte heller något som krävs enligt direktivet, utan det är tillräckligt att släpet omfattas av en ansvarsförsäkring (se artikel 3). I Sverige omfattas alltså släpet av dragfordonets trafikförsäkring. Den nya artikeln i direktivet medför därmed inte behov av några ändringar i trafikskadelagen.

Prisjämförelseverktyg

Enligt 2021 års direktiv kan medlemsstaterna införa ett system med certifierade prisjämförelseverktyg som konsumenter kostnadsfritt ska kunna använda för att jämföra försäkringsgivares pris, taxor och täckning (se artikel 16a). För att ett prisjämförelseverktyg ska få certifieras ska vissa villkor vara uppfyllda.

Av direktivet framgår alltså att det är valbart för medlemsstaterna att införa ett system. Mot bakgrund av de kostnader och den administration ett sådant system skulle innebära och då det redan finns företag som erbjuder liknande prisjämförelser på internet anser regeringen att det inte är motiverat att införa ett sådant certifieringssystem.

Informationscentrum

Enligt 2009 års direktiv ska medlemsstaterna inrätta ett informationscentrum som bl.a. ska registrera vissa uppgifter och tillhandahålla information till skadelidande (se artikel 23). I Sverige är det Trafikförsäkringsföreningen som har utsetts till informationscentrum (se 29 och 33 §§ trafikskadelagen och prop. 2001/02:133 Ersättning för trafikskador utomlands, s. 42). I stället för att föreningen för ett eget register över uppgifterna har den getts direktåtkomst till vägtrafikregistret, som förs av Transportstyrelsen (jfr 2 kap. 5 § 1 samt 3 kap. 4 § första stycket 2 och 5 § vägtrafikdatalagen [2019:369]). Försäkringsgivarna ska dock lämna vissa uppgifter till Trafikförsäkringsföreningen (se 19 § trafikförsäkringsförordningen om namn och adress på deras skadereglerings representanter).

I det nya direktivet anges att medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsgivare är skyldiga att lämna den ifrågavarande informationen till informationscentrumen och att informera dem när en försäkring upphör eller av någon annan anledning inte längre täcker ett fordon med registreringsnummer (se artikel 23.1a). Denna information har Trafikförsäkringsföreningen redan genom tidigare åtgärder tillförsäkrats tillgång till (se prop. 2001/02:133 Ersättning för trafikskador utomlands, s. 43–45). Av trafikförsäkringsförordningen framgår dessutom att försäkringsgivare ska anmäla till Transportstyrelsen när ett avtal om trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret har upphört att gälla (se 20 § andra stycket). Den nya bestämmelsen i direktivet föranleder därför inte några författningsändringar.

I det nya direktivet anges också att den behandling av personuppgifter som följer av artikeln ska göras i enlighet med EU:s dataskyddsförordning från 2016 (se artikel 23.6 i direktivet). Det nya direktivet innebär dock inte någon ny eller ytterligare behandling av personuppgifter. Den personuppgiftsbehandling som redan sker, görs framför allt med stöd av aktuella registerförfattningar som är anpassade efter EU:s dataskyddsförordning (se vägtrafikdatalagen och lagen [2019:370] om fordons registrering och användning, med tillhörande förordningar samt bl.a. prop. 2018/19:33 Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet). Inte heller artikel 23.6 föranleder några författningsändringar.

Slutligen anges i det nya direktivet att medlemsstaterna ska säkerställa att informationscentrumen samarbetar med varandra för att information om importerade fordon är tillgänglig (se artikel 15.1 andra stycket). Trafik-

försäkringsföreningen ska såsom informationscentrum lämna uppgift om bl.a. vem som har meddelat trafikförsäkring för ett fordon som är normalt hemmahörande i Sverige och, om föreningen har tillgång till uppgifterna, även för ett fordon som är normalt hemmahörande i ett annat EES-land (se 29 § trafikskadelagen). Uppgifterna kan begäras av vem som helst, däribland enskilda och informationscentrum i andra EES-länder (se prop. 2001/02:133 s. 45–46). Den samarbetsskyldighet för att tillgängliggöra uppgifter om importerade fordon som direktivet kräver täcks redan av denna skyldighet. Några författningsändringar är inte nödvändiga.

Information om olika organ

Enligt 2009 års direktiv är medlemsstaterna skyldiga att inrätta flera olika organ, bl.a. ett ersättningsansvarigt organ (se artikel 10) och ett skadeersättningsorgan (se artikel 24). Om medlemsstaterna inrättar olika organ för att ersätta skadelidande ska de enligt 2021 års direktiv säkerställa att de skadelidande har tillgång till nödvändig information om olika möjligheter att framställa ersättningsanspråk (se artikel 26a). I Sverige är det Trafikförsäkringsföreningen som företräder de organ som tidigare har utsetts (se 16, 28 och 33 §§ trafikskadelagen). Det är också Trafikförsäkringsföreningen som föreslås att företräda insolvensorganet i denna promemoria. Några författningsändringar behövs därför inte med anledning av artikel 26a.

13 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 23 december 2023 förutom de ändringar som avser det föreslagna insolvensgarantisystemet, som ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Det föreslagna insolvensgarantisystemet ska gälla även för försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Det ska dock inte gälla i fråga om likvidationsförfaranden som har beslutats före ikraftträdandet.

Ändringarna i fråga om bevakningsförfarandet i konkurs ska inte gälla för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet. De nya reglerna om registrering av beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag ska inte gälla för tvångslikvidationer som har beslutats före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslagen eller har ingen invändning mot dem. *Svenska Taxiförbundet* anser att direktivet borde kunna införlivas i svensk rätt snabbare.

Förslagen i promemorian Konkursförfarandet överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås det att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2022. Det föreslås också de föreslagna

bestämmelserna om bevakningsförfarandet inte ska tillämpas om förfarandet har inletts före ikraftträdandet.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslagen eller har ingen invändning mot dem. *Hovrätten för Västra Sverige* och *Stiftelsen Ackordscentralen* anser att äldre regler ska gälla för konkurser beslutade före ikraftträdandet.

Skälen för regeringens förslag

Förslagens ikraftträdande

Enligt direktivet ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet senast den 23 december 2023 (se artikel 2.1 i 2021 års direktiv). Att sätta bestämmelserna i kraft tidigare än så är inte möjligt. De föreslagna lagändringarna bör därför i huvudsak träda i kraft den 23 december 2023.

Direktivets bestämmelser om insolvensgarantisystemet kan emellertid komma att bli tillämpliga först senare. Insolvensgarantisystemet ska nämligen tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som insolvensorganen ska sträva efter att ingå senast den 23 december 2023, eller från dagen för tillämpningen av den delegerade akt som kommissionen ges befogenhet att anta om någon överenskommelse inte har ingåtts vid det datumet (se artikel 30 andra och tredje styckena). Eftersom det därmed inte går att ange när reglerna om insolvensgarantisystemet ska träda i kraft bör tidpunkten för ikraftträdandet överlämnas till regeringen att bestämma, vilket kan ske antingen när en överenskommelse har ingåtts mellan insolvensorganen eller när kommissionen har antagit den delegerade akten.

Den föreslagna ändringen i försäkringsrörelselagen som medför att Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag kungörs är visserligen en följd av insolvensgarantisystemet. Det finns dock inte något skäl för att avvakta med ikraftträdandet i den delen. Den ändringen bör därför träda i kraft den 23 december 2023.

Enligt direktivet ska även de nya bestämmelserna om intyg om skadehistorik tillämpas först senare (se artikel 30 femte stycket). Detsamma gäller skyldigheten för en försäkringsgivare att offentliggöra en allmän översikt av dess policy om intygens användning. De bestämmelserna ska tillämpas från tillämpningsdatumet för de genomförandeakter som kommissionen ska anta om formulär för intygen, dock som tidigast från och med den 23 april 2024. Inget hindrar dock att det föreslagna nya bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer träder i kraft redan den 23 december 2023.

Behovet av övergångsbestämmelser

En utgångspunkt är att lagändringar blir tillämpliga omedelbart vid ikraftträdandet. Det innebär att nya bestämmelser ska tillämpas direkt efter ikraftträdandet om inte något annat anges i övergångsbestämmelser. De nya bestämmelserna om försäkringsplikt för vissa eldrivna fordon och skyldighet att medföra försäkringsbevis för förare av sådana fordon gäller således från och med den 23 december 2023.

Processrättslig och annan förfarandelagstiftning blir som utgångspunkt tillämplig omedelbart vid ikraftträdandet. De förfarandemässiga bestämmelser som föreslås när det gäller insolvensgarantisystemet bör dock inte få genomslag på redan inledda likvidationsförfaranden, tvärtom förutsätts de i direktivet gälla i fråga om likvidationsförfaranden som inleds efter ikraftträdandet. Det krävs därför en särskild övergångsreglering för dessa bestämmelser. På motsvarande sätt bör inte heller de föreslagna ändringarna i reglerna om bevakningsförfarande få genomslag på redan beslutade konkurser, vilket överensstämmer med det som *Hovrätten för Västra Sverige* och *Stiftelsen Ackordscentralen* för fram. Inte heller den föreslagna bestämmelsen om kungörande bör få genomslag på redan inledda tvångslikvidationer. Det behövs övergångsbestämmelser även om detta.

När det gäller hur insolvensgarantissystemet ska förhålla sig till försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet kan det konstateras att en huvudregel i svensk rätt är att ny lag bara tillämpas på avtal ingångna efter lagens ikraftträdande. På civilrättens område kan nämligen en retroaktiv lagstiftning innebära att en part i ett avtalsförhållande ges en fördel eller en nackdel som inte beaktades när avtalsvillkoren förhandlades.

Vid tillkomsten av försäkringsavtalslagen tillämpades huvudregeln att ny lag bara gäller nya avtal. Ingrepp i äldre försäkringsavtal ansågs dock berättigade när det var av särskild vikt från konsumentsynpunkt (se prop. 2003/04:150 Ny försäkringsavtalslag, s. 359). Samma överväganden har gjort sig gällande även i senare sammanhang (se prop. 2012/13:168 Preskription och information i försäkringssammanhang, s. 45–49, och prop. 2021/22:74 En utvidgad rätt till återköp och flytt av fond- och depåförsäkringar, s. 16–18).

Enligt direktivet ska insolvensgarantisystemet ersätta skadelidande vid en försäkringsgivares likvidationsförfarande. Direktivet synes innebära att skadelidande som ingått försäkringsavtal före ikraftträdandet omfattas av systemets skydd. De nya bestämmelserna om insolvensgarantisystemet är inte heller rent civilrättsliga till sin natur. Bestämmelserna ger i och för sig en skadelidande en civilrättslig fordran mot insolvensorganet i vissa fall. Denna fordran har dock inte sin grund i ett avtal mellan den skadelidande och insolvensorganet utan i en offentligrättslig skyldighet för insolvensorganet att garantera ersättning och därmed skydda de skadelidande. Om det föreslagna insolvensgarantisystemet skulle gälla även för redan ingångna avtal skulle det innebära ett bättre skydd för skadelidande. Exempelvis skulle en skadelidande som har rätt till livränta med anledning av en skada som inträffat för länge sedan skyddas genom systemet. Att försäkringsgivarna ska garantera ersättningen till skadelidande i andra försäkringsgivares likvidationsförfaranden är visserligen en risk som de inte kunnat beakta vid premiesättningen. Avtal om trafikförsäkring är dock som huvudregel ettåriga. Även om bestämmelserna skulle gälla för redan ingångna avtal kommer försäkringsgivarna därför att kunna beakta risken vid premiesättningen inom ett år. En sådan premiesättning skulle visserligen innebära att dagens försäkringstagare får bekosta skyddet även för tidigare skadelidande. Intresset av att skydda skadelidande som har rätt till ersättning enligt tidigare avtal får dock anses väga tyngre. Insolvensgarantisystemet ska därför gälla även för avtal som har ingåtts före lagens ikraftträdande, vilket bör anges i en övergångsbestämmelse.

Den nya bestämmelsen om vilket högsta belopp som ska kunna betalas från en motortävlingsförsäkring och de nya bestämmelserna om var risken finns vid import av ett fordon bör enligt huvudregeln i försäkringssammanhang endast tillämpas på försäkringsavtal som ingås eller förnyas efter lagens ikraftträdande. Detta kommer att gälla utan särskilda övergångsbestämmelser.

14 Konsekvenser av förslagen

Regeringens bedömning: Förslagen får positiva konsekvenser för dem som skadas i trafiken eftersom trafikförsäkringsplikten utvidgas och ett insolvensgarantisystem införs. Förslagen innebär att ägare av bl.a. vissa eldrivna cyklar kommer att behöva teckna en trafikförsäkring. Kostnaden för försäkringen kan antas bli rimlig. För övriga trafikförsäkringstagare kan förslagen leda till marginella höjningar av premierna.

Förslagen medför endast mindre kostnadsökningar för Trafikförsäkringsföreningen och försäkringsgivarna.

Förslaget om intyg om skadehistorik kommer att medföra en marginell kostnadsökning för Finansinspektionen. Dessa kostnader ryms inom befintliga anslagsramar. I övrigt medför förslagen inte några ekonomiska konsekvenser för det allmänna.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna delar bedömningen eller har ingen invändning mot den. *Regelrådet* anser att konsekvensbedömningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, bl.a. eftersom kostnadspåverkan och hur företag av olika storlek påverkas behöver beskrivas tydligare. *Motorhistoriska Riksförbundet* anser att mer fakta borde ha presenterats, t.ex. om hur många fordon som kan komma att omfattas av förslaget. Bland andra *Nordic Micromobility Association* uppger att ett krav på trafikförsäkring för vissa cyklar riskerar att minska uthyrningen av sådana cyklar och att nya regler i stället bör stötta miljövänliga transportsätt. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* uppger att konsekvenserna för försäkringsgivarna blir stora om de ska ersätta skador orsakade av de cyklar som föreslås omfattas av försäkringsskyddet.

Skälen för regeringens bedömning

Konsekvenser för enskilda

Förslagen i avsnitt 6 innebär att fler fordon blir trafikförsäkringspliktiga. Det medför att fler skadelidande kommer att få ersättning genom trafikförsäkringssystemet. Det insolvensgarantisystem som föreslås i avsnitt 8 stärker skyddet för skadelidande i händelse av att en försäkringsgivare blir föremål för ett likvidationsförfarande. Förslagens konsekvenser för enskilda som skadas i trafiken är alltså positiva.

Den utökade försäkringsplikten för vissa cyklar som föreslås i avsnitt 6 innebär visserligen en administrativ och ekonomisk börda för ägare av

sådana fordon. Det finns dock inte anledning att tro annat än försäkringspremierna för cyklarna kommer att vara rimliga. Försäkringen innebär också ett ökat skydd för sådana cyklister.

För att försäkringsplikten ska få genomslag är det viktigt att ägarna till sådana cyklar informeras om de nya reglerna. Trafikförsäkringsföreningen och försäkringsbranschen har ett intresse av att sprida sådan information. Transportstyrelsen har också information om trafikförsäkring och fordon som är försäkringspliktiga på myndighetens webbplats.

Det finns inte skäl att tro annat än att de fordonsägare som nås av information om försäkringsplikten kommer att teckna försäkring. Skador som orsakas av oförsäkrade men försäkringspliktiga cyklar kommer dock att ersättas av Trafikförsäkringsföreningen. Samma regler som vid skador orsakade av andra oförsäkrade men försäkringspliktiga fordon kommer alltså att gälla. Trafikförsäkringsföreningens kostnader för sådana skador finansieras av försäkringsgivarna och påverkar trafikförsäkringspremierna. Om ägare till de cyklar som nu föreslås bli försäkringspliktiga inte tecknar försäkring finns det en risk för att försäkringspremierna för ägare av andra fordon komma att höjas. Cyklarna är inte registreringspliktiga och möjligheten att kontrollera försäkringspliktens efterlevnad är därför lägre än för de flesta motordrivna fordon. Det finns därför en viss högre risk för att försäkringsplikten inte följs, vilket alltså skulle innebära ökade kostnader för andra fordonsägare. Under 2022 betalade Trafikförsäkringsföreningen ut drygt 800 miljoner kronor för skador på personer, egendom och djur som orsakats av oförsäkrade eller okända fordon. Samtidigt uppgår försäkringsgivarnas samlade intäkter från premier för trafikförsäkringen till drygt 8 miljarder kronor per år. Det totala antalet registrerade fordon som för närvarande är trafikförsäkrade är ca 6,7 miljoner fordon.

Företag som hyr ut bl.a. elsparkcyklar uppger att deras elsparkcyklar, ca 30 000 totalt, kommer att omfattas av kravet på trafikförsäkring. Det finns inte skäl att tro annat än att dessa cyklar kommer att vara försäkrade. Det finns däremot inga uppgifter om hur många andra cyklar som kommer att omfattas av försäkringsplikten. Det är också svårt att uppskatta hur många sådana cyklister som kommer att underlåta att teckna försäkring, liksom hur stor kostnaden för skador orsakade av oförsäkrade cyklar kommer att bli. I jämförelse med antal trafikförsäkrade fordon och de kostnader för skador som orsakas av okända och oförsäkrade fordon som redan belastar försäkringspremierna, är det dock svårt att tro annat än att en eventuell premiehöjning till följd av skador orsakade av oförsäkrade men försäkringspliktiga cyklar kommer att bli marginell.

Den utökade försäkringsplikten för vissa cyklar innebär ökade kostnader för företag som hyr ut sådana cyklar. Det finns därför en risk för att det blir dyrare för konsumenter att hyra exempelvis en elsparkcykel som omfattas av försäkringsplikten. Samtidigt innebär kravet på försäkring ett skydd för skador som konsumenter kan drabbas av vid användningen av sådana cyklar.

För fordon som enbart är avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning kommer de hittillsvarande reglerna att fortsätta gälla. Vissa självbalanserande cyklar, exempelvis vissa mobilitetsscootrar som inte enbart är avsedda för någon med fysisk funktionsnedsättning, kan dock komma att omfattas av kravet på trafikförsäkring. Den försäkringsplikt som nu föreslås kan därför komma att påverka valet av fordon för personer med

fysisk funktionsnedsättning. Det kommer dock fortfarande att vara möjligt att välja mobilitetsscootrar som inte omfattas av kravet på trafikförsäkring, nämligen om fordonet inte har de tekniska egenskaper som medför försäkringsplikt.

Insolvensgarantisystemet ska enligt förslaget finansieras av samtliga trafikförsäkringsgivare som har tillstånd i Sverige. Systemet innebär kostnader för kollektivet av försäkringsgivare om en försäkringsgivare blir föremål för ett likvidationsförfarande. Försäkringsgivarna kan i så fall förväntas höja premierna för trafikförsäkringen, vilket drabbar samtliga ägare till ett trafikförsäkringspliktigt fordon. Hittills har ingen försäkringsgivare med tillstånd att meddela trafikförsäkring försatts i konkurs i Sverige. Om den försäkringsgivare som är föremål för ett likvidationsförfarande har beviljats tillståndet i ett annat EES-land kan kostnaderna dessutom återkrävas från ett insolvensorgan som har utsetts i det landet. Systemet förväntas dock innebära vissa kostnader i samband med att det inrättas, vissa löpande administrationskostnader och kostnader i samband med eventuella avsättningar som försäkringsgivarna kan göra i syfte att hantera risken med systemet. De eventuella premiehöjningar dessa kostnader kan medföra får antas vara mycket små.

Förslagen innebär fördelar för enskilda i gränsöverskridande situationer. De nya reglerna om intyg om skadehistorik innebär att sådana intyg nu ska utfärdas enligt en särskild mall. Mallen ska tas fram av kommissionen och vara densamma inom hela EU. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* uppger att försäkringsgivarna i Sverige inte begär in upplysningar om skadehistorik av konsumenter. De hittillsvarande intygen har därför främst kommit att tillhandahållas försäkringstagare som flyttar till ett annat EES-land. Den gemensamma mallen kommer att underlätta för sådana försäkringstagare som flyttar till ett land där intygen används för att få rabatt på försäkringspremien. Den ökade valmöjligheten för försäkringstagare vid import av fordon som föreslås i avsnitt 10 bedöms förenkla för enskilda vid köp av fordon i andra EES-länder.

Det höjda maxbelopp som kan betalas ur en motortävlingsförsäkring kan visserligen bidra till högre premier för en sådan försäkring. Såvitt känt har emellertid någon olycka som orsakat skador över det tidigare maxbeloppet aldrig inträffat. En eventuell premiehöjning för sådana försäkringar med anledning av förslaget får därför antas vara liten.

Konsekvenser för Trafikförsäkringsföreningen

Trafikförsäkringsföreningen är den centrala aktören inom trafikförsäkringssystemet i Sverige. Föreningen har för närvarande 57 medlemsföretag, varav 35 är svenska försäkringsgivare. Förslagen kommer att innebära ökad administration, ökade kostnader för utbetald ersättning till skadelidande och, åtminstone inledningsvis, arbete med information gentemot allmänheten med anledning av de nya reglerna. Föreningen kommer till följd av förslagen troligtvis att behöva utöka sin verksamhet.

Förslaget i avsnitt 6 innebär att fler fordon blir trafikförsäkringspliktiga, nämligen cyklar med vissa tekniska egenskaper. Förslaget kommer att innebära ytterligare kostnader för Trafikförsäkringsföreningen för skador orsakade av oförsäkrade och okända sådana cyklar. De cyklar som föreslås bli trafikförsäkringspliktiga kan vara svåra att skilja från andra cyklar som

inte föreslås omfattas av kravet. Förslaget kan därför komma att innebära jämförelsevis något högre administrationskostnader per fordon. Eftersom kostnaderna finansieras av försäkringsgivarna, som i sin tur tar ut försäkringspremier från försäkringstagarna, kan kostnaderna i slutändan förväntas bäras av försäkringstagarna (se konsekvenser för enskilda).

Förslaget i avsnitt 8 om ett insolvensgarantisystem kan innebära ytterligare kostnader för Trafikförsäkringsföreningen, både om systemet behöver användas och för dess inrättande och upprätthållande. Även dessa kostnader kan i slutändan förväntas bäras av försäkringstagarna (se konsekvenser för enskilda).

Konsekvenser för försäkringsgivarna

Förslaget om en utvidgad försäkringsplikt och ett insolvensgarantisystem innebär ökade kostnader för Trafikförsäkringsföreningen och därmed ökade kostnader för försäkringsföretag (se konsekvenser för enskilda). Trafikförsäkringsföreningens kostnader fördelas på försäkringsgivarna i relation till deras andel av trafikförsäkringsmarknaden. Förslagen i dessa delar påverkar alltså mindre och större bolag i relation till deras marknadsandelar, vilket *Regelrådet* efterlyser information om.

En obligatorisk försäkring för vissa cyklar öppnar upp en ny marknad för försäkringsgivarna och därmed en ytterligare möjlighet till intäkter. Försäkringsgivarna kan dock behöva ta fram nya avtal om trafikförsäkring som anpassas för cyklarna. Som *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* uppger är detta dock något som bolagen är vana och duktiga på att göra.

De föreslagna reglerna om intyg om skadehistorik innebär att sådana intyg ska utfärdas enligt en särskild mall som ska tas fram av kommissionen och vara densamma inom hela EU. Försäkringsgivarna kommer att behöva fylla i den information som efterfrågas i mallen. Det kan innebära ytterligare administrationskostnader jämfört med de hittillsvarande kostnaderna för intygen. Flertalet uppgifter som nu ska lämnas torde bolagen redan ha tillgång till. Kostnaderna för försäkringsgivarna med anledning av de nya reglerna om intygen bör därför bli begränsade.

Konsekvenser för andra företag

Förslagen i avsnitt 6 om att vissa cyklar ska omfattas av kravet på försäkring innebär att företag som hyr ut sådana cyklar kommer att drabbas av en ytterligare kostnad. Det finns därför en risk för att förslaget medför att det blir dyrare för konsumenter att hyra en elsparkcykel. Eftersom sådana företag kommer att försäkra många fordon kan det dock antas att de får ett rabatterat pris på försäkringen. Flera uthyrare har dessutom redan tecknat ansvarsförsäkring för sina fordon. Även om en trafikförsäkring bedöms vara betydligt dyrare, blir kostnadsökningen något lägre när ansvarsförsäkringen inte längre behövs. En trafikförsäkring innebär också ett skydd för företagens kunder.

Konsekvenser för det allmänna

Förslaget om nya regler om intyg om skadehistorik i avsnitt 9 innebär bl.a. att Finansinspektionen ska tillhandahålla den mall som kommissionen ska ta fram till försäkringsgivarna. Förslaget kommer att medföra viss

begränsad administration för myndigheten. Eventuella kostnader för det bör vara försumbara och kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

Förslagen i propositionen får i övrigt inte några ekonomiska konsekvenser för det allmänna.

Konsekvenser för miljön

I avsnitt 6 föreslås att det ska krävas trafikförsäkring för vissa cyklar. Föreslaget innebär kostnader och administration för ägare av sådana cyklar. Som bl.a. *Nordic Micromobility Association* pekar på kan det medföra att efterfrågan på sådana cyklar minskar. Som *2030-sekretariatet* påpekar bidrar eldrivna cyklar till att nå klimatmålen. Förslaget riskerar därför att medföra negativa konsekvenser för miljön. Påverkan på miljön får dock anses som marginell.

Övriga förslag i propositionen bedöms inte påverka miljön.

Konsekvenser i övrigt

Förslagen bedöms inte ha någon betydelse för jämställdheten, för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättningen och offentlig service i olika delar av landet, för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen eller för kommunerna.

15 Författningskommentar

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

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för *skador* i följd av trafik med *sådant* fordon (trafikskadeersättning).

Vid tillämpningen av lagen ska ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning alltid anses som ett motordrivet fordon, om det

1. är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller

2. är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram.

Andra stycket 2 gäller inte om fordonet är avsett för användning enbart av personer med fysisk funktionsnedsättning.

I paragrafen, som delvis utformas enligt *Lagrådets* förslag, finns den grundläggande bestämmelsen om lagens innehåll. Paragrafen genomför delvis artikel 1.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, nedan direktivet. Överväganden finns i avsnitt 6.

Paragrafen får en ny utformning. Det hittillsvarande första styckets andra mening flyttas till den nya 1 a § medan det hittillsvarande andra stycket flyttas till den nya 1 b §.

I *andra stycket* införs en ny bestämmelse som kompletterar första stycket genom att ange vissa fordon som alltid ska anses som ett motordrivet fordon vid tillämpningen av lagen.

Andra stycket innebär att lagen ska tillämpas på alla eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som har vissa tekniska egenskaper. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning kan bl.a. vara en elscooter, en elsparkcykel eller ett självbalanserande fordon. Flera av dessa fordonstyper omfattas av lagens tillämpningsområde enligt första stycket. I detta stycke förtydligas och utvidgas tillämpningsområdet. Ett fordon som omfattas av stycket ska alltid anses som ett motordrivet fordon. Ett fordon som inte har de tekniska egenskaper som anges i stycket kan ändå vara ett motordrivet fordon enligt första stycket.

Punkt 1 förtydligar lagens tillämpningsområde. Enligt första stycket gäller lagen för motordrivna fordon. Den fordonstekniska utvecklingen möjliggör nya eldrivna fordon som visserligen drivs av en motor, men som inte har de tekniska egenskaperna för motordrivna fordon enligt definitionen av sådana fordon i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Ett exempel på ett sådant fordon är en eldriven enhjuling. Punkten anger att även ett sådant fordon ska anses vara ett motordrivet fordon enligt lagen, om det är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen.

Punkt 2 omfattar i första hand vissa fordon som inte utgör motordrivna fordon enligt lagen om vägtrafikdefinitionen och inte heller enligt första stycket. Det handlar om vissa eldrivna cyklar utan tramp- eller vevanordning enligt beteckningen för cyklar i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska enligt lagen om vägtrafikdefinitioner ha vissa tekniska egenskaper för att vara en cykel enligt den lagen. Fordonet ska exempelvis vara konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen och antingen ha en elmotor vars märkeffekt inte överstiger 250 watt eller vara självbalanserande. Av punkten framgår att sådana cyklar ska anses vara motordrivna fordon enligt lagen, om de är konstruerade för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram. Uttrycken konstruktionshastighet och nettovikt ska tolkas i enlighet med direktivet och således ytterst av EU-domstolen. I avvaktan på avgöranden som förtydligar dessa uttryck får de tolkas enligt sedvanliga tolkningsprinciper. En rimlig tolkning är att i vart fall vikt för förare, passagerare och last inte ingår i nettovikt, medan däremot vikt för batteri och annat som krävs för ett funktionsdugligt fordon torde räknas med. Även andra fordon, som inte har en cykels tekniska egenskaper, kan omfattas av punkten och därmed anses vara motordrivna fordon enligt lagen. Det kan exempelvis vara ett fordon som inte är självbalanserande och som har en märkeffekt som överstiger 250 watt.

I *tredje stycket,* som är nytt, undantas fordon som är avsedda för användning enbart av personer med fysisk funktionsnedsättning från punkt 2 i andra stycket. Detta gäller dock under förutsättning att fordonet inte omfattas av första stycket. Undantaget gäller därför för cyklar utan tramp- eller vevanordning som är konstruerade för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och som har en nettovikt som överstiger 25 kilogram, om de är avsedda för användning enbart av personer med fysisk

funktionsnedsättning. Ett fordon som i och för sig omfattas av punkt 2 i andra stycket, men som omfattas av undantaget i tredje stycket ska alltså inte anses vara ett motordrivet fordon vid tillämpningen av lagen. Det är fordonets faktiska utformning som avgör om det omfattas av undantaget och inte ägarens avsikt med användningen. Fordonet ska vara utformat på ett sådant sätt att det framgår att syftet är att det ska användas av någon med fysisk funktionsnedsättning. En elrullstol kan exempelvis vara utformad på så sätt att den omfattas av undantaget.

Övriga ändringar är endast språkliga.

1 a § *Lagen tillämpas inte på*

1. ett motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. ett motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom ett inhägnat tävlingsområde,

3. ett motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kilogram som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som inte ska vara registrerat i vägtrafikregistret.

Paragrafen, som är ny, anger vissa undantag från lagens tillämpningsområde. I bestämmelsen, som förs över från hittillsvarande 1 § första stycket andra meningen, görs vissa språkliga ändringar. Paragrafen genomför delvis artikel 3 i direktivet.

1 b § *Om det till ett motordrivet fordon som omfattas av lagen har kopplats ett fordon av något annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.*

Paragrafen, som är ny, innehåller en bestämmelse om fordonskombinationer. I bestämmelsen, som förs över från hittillsvarande 1 § andra stycket, görs vissa språkliga ändringar.

Trafikförsäkring

5 § Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043),

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

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

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige ska ha en representant här i landet. Representanten ska vara

bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren ska utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten ska även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns *en* giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren ska informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

Paragrafen innehåller bestämmelser om meddelande av trafikförsäkring. Ändringarna genomför delvis artikel 15 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Ändringarna innebär att det hittillsvarande andra stycket och hänvisningarna till det i det första stycket tas bort. Detta möjliggör för försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt första stycket 1 och 3 att försäkra fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och som köps i syfte att exporteras till ett annat EES-land.

Se även de föreslagna ändringarna i 1 kap. 7 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige samt 1 kap. 17 § försäkringsrörelselagen som behandlar platsen där risken finns i detta fall. Platsen har betydelse för bl.a. om en försäkringsgivare med verksamhet i Sverige får försäkra fordonet.

6 § *Om en försäkringsgivares tillstånd* att meddela trafikförsäkring *återkallas*, *ska* den som har *tecknat* trafikförsäkring hos *försäkringsgivaren* och som är skyldig att ha *en* sådan försäkring *teckna en* ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

Paragrafen innehåller en skyldighet att inom viss tid teckna en ny trafikförsäkring om trafikförsäkringsgivarens tillstånd återkallas. Övervägandena finns i avsnitt 11.

Första stycket ändras så att det inte längre anges att det är regeringen som återkallar tillstånd för försäkringsgivare att meddela trafikförsäkring. Ändringen är en följd av att tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 18 kap. 11–14 §§ försäkringsrörelselagen (2010:2043) och 6 kap. 13–14 §§ lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige numera återkallas av Finansinspektionen.

Trafikskadeersättning

16 § *För ett* motordrivet fordon som *har undantagits från trafikförsäkringsplikt med stöd av 4 § 2* och som saknar trafikförsäkring *ansvarar* samtliga *försäkringsgivare*, som vid skadetillfället *fick* meddela trafikförsäkring *enligt 5 § första stycket*, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats*, om *en* försäkring hade funnits.

I fråga om *ett* fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsgivare* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta

ansvar endast *om* fordonet brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsgivare* som avses i första stycket *ansvarar* även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats* från trafikförsäkringen för *ett* motordrivet fordon vars identitet *inte* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska ett belopp *avräknas* som *motsvarar* en *tjugondel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *göras*.

Paragrafen innehåller bestämmelser om trafikskadeersättning för skador som orsakas av oförsäkrade eller oidentifierade fordon.

I *första stycket* görs en ändring av rättelsekaraktär. De försäkringsgivare som hade tillstånd att meddela trafikförsäkring eller som hade gjort en anmälan anges i 5 § första stycket.

Övriga ändringar är endast språkliga.

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

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

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda *ett* intyg om *skadehistorik, och*

3. för försäkringsgivaren att offentliggöra allmän information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.

Paragrafen innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter om motiverat besked om ersättning och om intyg om skadehistorik. Ändringarna genomför delvis artikel 16 i direktivet. Överväganden finns i avsnitt 9.

I *första stycket punkt 3* införs ett nytt bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att försäkringsgivaren ska offentliggöra allmän information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.

Övriga ändringar är endast språkliga.

24 § I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsgivarnas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på *närmast* föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har *betalats* enligt 16 § andra stycket får *upp till* en *tiondel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *tillbaka* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *inte* krävas *tillbaka*, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Om trafikskadeersättning *har betalats* enligt 16 § tredje stycket och fordonet *därefter blir* känt, får ersättningen krävas *tillbaka* från den *försäkringsgivare* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Paragrafen reglerar fördelningen av trafikförsäkringsgivarnas solidariska ansvar.

Ändringarna i paragrafen är endast språkliga.

29 a § *Om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige eller i ett annat EES-land är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, ansvarar samtliga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för ersättning till en skadelidande som är bosatt i Sverige, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.*

Den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet omfattas inte av det solidariska ansvaret.

Ersättning till den skadelidande ska betalas så snart som möjligt och senast tre månader från den dag då den skadelidande har accepterat ett motiverat anbud om ersättning.

Paragrafen, som är ny och utformas enligt *Lagrådets* förslag, innebär att en skadelidande som är bosatt i Sverige kan få ersättning från ett insolvensgarantisystem och att vissa trafikförsäkringsgivare är solidariskt ansvariga för sådan ersättning. Paragrafen genomför delvis artiklarna 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

Enligt *första stycket* är det vid ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens som försäkringsgivarna är solidariskt ansvariga för ersättningen till en skadelidande. De förfaranden som omfattas av den paragrafen är tvångslikvidation, konkurs och liknande kollektivt tvingande förfaranden som har beslutats av domstol eller annan myndighet och som innebär att företagets eller institutets tillgångar avyttras och behållningen fördelas mellan borgenärerna, aktieägarna eller delägarna. För en närmare beskrivning av vilka likvidationsförfaranden som avses, se prop. 2005/06:37 s. 51. De förfaranden som i svensk rätt utgör sådana likvidationsförfaranden är tvångslikvidation och konkurs.

Det är de försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 som ansvarar för ersättningen till en skadelidande. Det innebär att ansvaret gäller dels för de försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043), dels de försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:239) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. Ansvaret gäller för de försäkringsgivare som har ett sådant tillstånd vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet. Det är dessa försäkringsgivare som utgör det svenska insolvensorganet. Ansvaret är solidariskt och fördelas dem emellan enligt 29 d §.

Det solidariska ansvaret inträder vid tidpunkten för myndighetens beslut om likvidationsförfarandet. I svenska förhållanden inträder ansvaret alltså dagen för beslutet om konkurs eller tvångslikvidation.

Insolvensgarantisystemet gäller om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i ett EES-land är föremål för likvidationsförfarandet. En sådan försäkringsgivare kan vara en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring i Sverige enligt 5 § första stycket. Det kan också vara en försäkringsgivare som i ett annat EES-land har fått tillstånd att meddela obligatorisk motorfordonsförsäkring i det landet,

oavsett om den försäkringsgivaren får meddela trafikförsäkring i Sverige eller inte.

Försäkringsgivarna är ansvariga för ersättningen till en skadelidande som är bosatt i Sverige. Uttrycket bosatt har samma innebörd som i 27 och 28 §§. Den skadelidande ska enligt paragrafen få ersättning i den utsträckning som ersättningen omfattas av försäkring hos den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet. Den skadelidande ska få en ersättning genom insolvensgarantisystemet som helt motsvarar den som han eller hon hade fått om ersättningen hade betalats av försäkringsgivaren innan denna blev föremål för likvidationsförfarandet. Det är alltså försäkringsavtalet och gällande lagstiftning om trafikförsäkring eller motsvarande obligatorisk ansvarsförsäkring som bestämmer ersättningens omfattning. Den skadelidande kan få ersättning för såväl skador som har inträffat före beslutet om likvidationsförfarandet som skador som inträffar därefter.

I *andra stycket* anges att den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet inte omfattas av det solidariska ansvaret. Bestämmelsen får betydelse när den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har ett sådant tillstånd som enligt första stycket annars innebär ett solidariskt ansvar för företaget.

I *tredje stycket* anges den tidsfrist inom vilken de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar, dvs. det svenska insolvensorganet, ska betala ersättning till en skadelidande som har begärt ersättning. Betalning ska ske så snart som möjligt och senast tre månader från den dag då den skadelidande har accepterat ett motiverat anbud om ersättning.

I 33 § regleras Trafikförsäkringsföreningens skyldighet att företräda försäkringsgivarna i deras egenskap av insolvensorgan. Av den paragrafen följer att det är Trafikförsäkringsföreningen som tar emot anspråk från skadelidande och som avger motiverade anbud om ersättning till skadelidande.

29 b § *Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land än Sverige får de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna kräva ersättning för betalning enligt 29 a § från insolvensorganet i det EES-landet.*

Paragrafen, som är ny, reglerar när det svenska insolvensorganet får kräva ersättning för den betalning som har lämnats till en skadelidande. Paragrafen genomför delvis artiklarna 1.8, 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

De solidariskt ansvariga försäkringsgivarna ska enligt 29 a § ersätta skadelidande som är bosatta i Sverige oavsett i vilket EES-land som den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har fått tillstånd att meddela obligatorisk motorfordonsförsäkring. Enligt den här paragrafen får de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna framställa krav på ersättning för betalningen från det insolvensorgan som har utsetts i försäkringsgivarens hemmedlemsstat, dvs. det andra EES-land där den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor (se artiklarna 1.8, 10a.10 och 25a.10 i direktivet och artikel 13.8 a i Solvens II-direktivet). Med insolvensorgan avses den som har utsetts enligt de nationella bestämmelser som genomför artiklarna 10a och 25a i

direktivet. Med huvudkontor avses det kontor där försäkringsgivarens faktiska ledning bedrivs (jfr prop. 1995/96:173 s. 92–93).

29 c § *Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet är en sådan försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1, ansvarar de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt 29 a § även solidariskt för den ersättning som krävs av ett insolvensorgan i ett annat EES-land, i den utsträckning ersättningen har betalats till en skadelidande som är bosatt i det EES-landet.*

Ersättning till organet i det andra EES-landet ska betalas senast sex månader från den dag då ett krav har mottagits, om inte något annat har avtalats.

Paragrafen, som är ny, reglerar när det svenska insolvensorganet ska ersätta insolvensorgan i andra EES-länder. Paragrafen genomför delvis artiklarna 1.8, 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

Ett insolvensorgan i ett annat EES-land ska enligt direktivet betala ersättning till skadelidande bosatta i det landet. Genom *första stycket* föreskrivs ett solidariskt ansvar för de försäkringsgivare som har ett sådant ansvar enligt 29 a §, se vidare kommentaren till den paragrafen. Här avser ansvaret den ersättning som ett insolvensorgan i ett annat EES-land än Sverige har betalat och sedan kräver av sin svenska motsvarighet. Det är insolvensorgan som har utsetts enligt artiklarna 10a och 25a i direktivet i andra EES-länder som kan kräva ersättning enligt paragrafen. Ansvaret gäller endast om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet är en sådan försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1, dvs. en försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043).

Enligt *andra stycket* är tidsfristen för betalning med anledning av ett krav från ett insolvensorgan som har utsetts i ett annat EES-land sex månader från det att kravet mottogs. Om insolvensorganen har avtalat om en annan tidsfrist för betalning gäller den i stället (jfr artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet).

Det är Trafikförsäkringsföreningen som företräder de försäkringsgivare som utgör det svenska insolvensorganet (se 33 §). Därmed är det föreningen som tar emot anspråk från utländska insolvensorgan och som betalar ersättning.

29 d § *Försäkringsgivarnas inbördes ersättningsansvar fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten i Sverige och som för var och en av dem avser kalenderåret närmast före beslutet om likvidationsförfarandet. För en försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 ska även premier för direkt tecknade obligatoriska motorfordonsförsäkringar som härrör från verksamheten i andra EES-länder än Sverige ingå vid fördelningen av ersättningsansvaret.*

Paragrafen, som är ny, reglerar fördelningen av trafikförsäkringsgivarnas solidariska ansvar. Ändringarna genomför delvis artiklarna 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

I *första meningen* anges den fördelningsgrund som tillämpas vid fördelningen av det solidariska ansvar som enligt 29 a och 29 c §§ inträder vid ett likvidationsförfarande. Ansvaret fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av trafikförsäkringsgivarna belöper på närmast föregående

kalenderår. Kretsen av solidariskt ansvariga försäkringsgivare framgår av de angivna paragraferna.

I *andra meningen* anges att för en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1, dvs. svenska försäkringsgivare, ska även de premier som avser direkt tecknade obligatoriska motorfordonsförsäkringar som härrör från verksamhet i andra EES-länder beaktas vid fördelningen av ersättningsansvaret.

29 e § *De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 29 a eller 29 c § inträder i den skadelidandes rätt till ersättning av den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.*

Försäkringsgivarna inträder också i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren, upp till det utbetalade beloppet.

Det insolvensorgan som har betalat ersättning efter ett krav enligt 29 b § inträder i den rätt som försäkringsgivarna har enligt andra stycket.

Paragrafen, som är ny, utformas delvis enligt *Lagrådets* förslag. Den innehåller bestämmelser om subrogation och regressrätt och genomför delvis artiklarna 10a och 25a i direktivet. Överväganden finns i avsnitt 8.2.

Av 29 a § framgår att de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna ska betala ersättning till en skadelidande som är bosatt i Sverige. Av 29 c § framgår att de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna ska betala ersättning till ett insolvensorgan i ett annat EES-land än Sverige, som i sin tur har betalat ersättning till en skadelidande som är bosatt i det landet. Enligt *första stycket* inträder de försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 29 a eller 29 c § i den skadelidandes rätt till ersättning av den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.

I 4 a § förmånsrättslagen (1970:979) finns det bestämmelser om förmånsrätt för försäkringstagares och andra ersättningsberättigades fordran på en försäkringsgivare. Förmånsrätten består, även om fordran överlåts eller tas i anspråk genom utmätning eller på annat sätt övergår till annan (3 § förmånsrättslagen). Det innebär att det svenska insolvensorganet som övertar fordran också övertar den förmånsrätt som fordran är förenad med.

Enligt *andra stycket* inträder de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt 29 a § i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren, när de har betalat ersättning enligt 29 a eller 29 c §. Till skillnad mot vad som gäller enligt 20 § krävs det inte att skadan har orsakats med uppsåt eller genom grov vårdslöshet för att försäkringsgivarna ska ha rätt till regress.

I *tredje stycket* ges ett insolvensorgan som har utsetts i ett annat EES-land rätt att inträda i den rätt som tillkommer det svenska insolvensorganet enligt andra stycket. Det svenska insolvensorganet får framställa krav på ersättning för betalning till en skadelidande om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land än Sverige (se 29 b §). Det utländska insolvensorganet övertar regressrätten om det har ersatt sin svenska motsvarighet för dess betalning till den skadelidande.

29 f § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förfarandet hos de försäkringsgivare som är solidariskt ansvariga enligt 29 a § och om underrättelseskyldighet med anledning av insolvensgarantisystemet.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter med anledning av insolvensgarantisystemet. Ändringarna genomför delvis artiklarna 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

I paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om uppgifter för de försäkringsgivare som har solidariskt ersättningsansvar enligt 29 a §, dvs. insolvensorganet, med anledning av insolvensgarantisystemet. Föreskrifterna kan avse bl.a. uppgifter i syfte att säkerställa att ersättningsförfarandet som insolvensgarantisystemet innebär i praktiken fungerar. Det kan exempelvis handla om föreskrifter om att rapportera antalet inkomna ersättningsanspråk, att avsätta medel för att säkerställa betalningar eller att tillhandahålla viss information till allmänheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas också att meddela föreskrifter om underrättelseskyldighet med anledning av insolvensgarantisystemet. Med stöd av bemyndigandet kan underrättelseskyldighet föreskrivas exempelvis för de försäkringsgivare som har solidariskt ersättningsansvar enligt 29 a § samt för den försäkringsgivare som är föremål för tvångslikvidation och konkurs.

Övriga bestämmelser

31 c § Det som sägs om försäkringsgivare i 31 § andra och tredje styckena samt i 31 b § andra stycket ska i ett fall som avses i 15 § gälla staten och i ett fall som avses i 16*, 28 eller 29 a–29 c §* gälla Trafikförsäkringsföreningen.

I paragrafen finns det en bestämmelse om tillämpningen av vissa preskriptionsregler. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

Av paragrafen framgår att när staten eller Trafikförsäkringsföreningen ska svara för ersättning enligt lagen gäller samma preskriptionsbestämmelser som för en försäkringsgivare. Den nuvarande bestämmelsen jämställer Trafikförsäkringsföreningen med försäkringsgivare i de fall som avses i 16 och 28 §§. Ändringen innebär att detsamma ska gälla när Trafikförsäkringsföreningen företräder de försäkringsgivare som har solidariskt ersättningsansvar enligt 29 a §.

33 § I fall som avses i 16 § företräds *försäkringsgivarna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *försäkringsgivarna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt *28 och 29 a–29 f §§.* För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden *får* föreningen utse en av *försäkringsgivarna* att företräda de övriga.

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om Trafikförsäkringsföreningen. Ändringarna genomför delvis artiklarna 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

Ändringen i *första stycket* innebär att trafikförsäkringsföreningen ska företräda försäkringsgivarna även i ärenden enligt 29 a–29 f §§. Bestämmelsen innebär att föreningen enligt huvudregeln ensam företräder försäkringsgivarna i alla frågor som sammanhänger med det solidariska ersättningsansvar som försäkringsgivarna har (jfr prop. 1975/76:15 s. 140–141).

37 § *En förare* av *en* moped*, ett* motorredskap *eller ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska, om fordonet omfattas av denna lag men inte är* registrerat i vägtrafikregistret, under färd i *Sverige* ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

I paragrafen, som utformas delvis enligt *Lagrådets* förslag, regleras skyldigheten för förare av vissa fordon att ha med sig bevis om trafikförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Ändringen i *första stycket* innebär att förare av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är ett motordrivet fordon enligt denna lag men som inte omfattas av krav på registrering måste ha med sig ett bevis om att fordonet är trafikförsäkrat. Enligt den hittillsvarande regleringen gäller detta redan för förare av bl.a. mopeder klass II.

Av 1 a § framgår vilka eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som ska anses vara motordrivna fordon vid tillämpningen av lagen. Av 1 och 5 §§ lagen (2019:370) om fordons registrering och användning framgår om ett fordon omfattas av krav på registrering.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 29 a–29 f och 33 §§ och i övrigt den 23 december 2023.

2. Bestämmelserna i de nya 29 a–29 f §§ och 33 § i den nya lydelsen tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet. De tillämpas dock inte på likvidationsförfaranden som har beslutats före ikraftträdandet.

Enligt *punkt 1* träder bestämmelserna om insolvensgarantisystemet i kraft den dag som regeringen bestämmer och övriga bestämmelser den 23 december 2023.

Av allmänna principer följer att lagändringarna blir tillämpliga omedelbart vid ikraftträdandet. Det innebär bl.a. att de nya bestämmelserna i 5 och 17 a §§ samt den nya 1 a § blir tillämpliga direkt. Av det följer bl.a. att det från den 23 december 2023 krävs trafikförsäkring för vissa ytterligare eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning.

Enligt *punkt 2,* som utformas i huvudsak enligt *Lagrådets* förslag, gäller de i punkten angivna bestämmelserna om insolvensgarantisystemet även för försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Av punkten framgår också att de angivna bestämmelserna endast gäller i likvidationsförfaranden som har beslutats efter ikraftträdandet. Vilket beslut som är det relevanta beslutet avgörs av regleringen i det EES-land där beslutet tas. För svensk del är det tidpunkten för domstolens beslut om konkurs respektive domstolens eller förvaltningsmyndighetens beslut om tvångslikvidation som avgör om reglerna är tillämpliga eller inte.

Övervägandena finns i avsnitt 13.

15.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

5 § Från *en* motortävlingsförsäkring *betalas* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *100* miljoner kronor, *exklusive* ränta och ersättning för rättegångskostnader. *Om* beloppet *inte räcker* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *betalas* i första hand ersättning för personskada. *Ersättning* till dem som *inte* kan *ges* full gottgörelse *sätts ned* med samma kvotdel för var och en. *Om det* efter *ett* inträffat skadefall *kan* befaras att *en* sådan nedsättning blir nödvändig, *får* regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer *besluta* att ersättning tills vidare *ska betalas* endast med *en* viss kvotdel.

Paragrafen reglerar vilket belopp som högst kan betalas från en motortävlingsförsäkring. Ändringen genomför delvis artiklarna 3 och 9 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 7.

I *första meningen* höjs beloppsgränsen från 50 miljoner kronor till 100 miljoner kronor med anledning av en och samma händelse. Ränta och ersättning för rättegångskostnader kan tillkomma.

Övriga ändringar är endast språkliga.

15.3 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

7 kap. Förvaltning och tillsyn

Förvaltarens allmänna åligganden m. m.

13 § Förvaltaren ska upprätta en bouppteckning. I den ska boets tillgångar tas upp till noggrant uppskattade värden. I bouppteckningen ska vidare boets skulder tas upp med uppgift om varje borgenärs namn och adress. Bouppteckningen ska dessutom innehålla en bedömning av om utdelning kan förväntas i konkursen.

Om det finns anledning, ska bouppteckningen också innehålla uppgift om egendom som inte ingår i boet på grund av att den finns utomlands. Om gäldenären har uppgett att sådan egendom saknas, ska bouppteckningen innehålla uppgift om detta.

I den utsträckning det behövs ska bouppteckningen också innehålla en förteckning över boets räkenskapsinformation och annat material som rör boet.

Förvaltaren ska ge in bouppteckningen till rätten och tillsynsmyndigheten så snart som möjligt och senast en vecka före bouppteckningssammanträdet.

Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. *Motsvarande* gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska *det* på motsvarande sätt bifogas uppgift om försäkringstagarna *och andra ersättningsberättigade* och *om* deras fordringar. *I konkurs hos ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring ska det på motsvarande sätt bifogas uppgift om vilka som har ingått ett avtal om trafikförsäkring och andra ersättningsberättigade enligt sådana avtal och om deras fordringar som grundas på ett sådant avtal.*

Paragrafen, som utformas delvis enligt *Lagrådets* förslag, behandlar bl.a. vad som gäller för upprättandet av konkursbouppteckningen. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Ändringen i *femte stycket* innebär att uppgifter om försäkringstagare och om andra ersättningsberättigade enligt ett avtal om trafikförsäkring samt om deras fordringar som grundas på avtalet ska bifogas bouppteckningen eller borgenärsförteckningen i konkurs hos ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring. Vilka försäkringsföretag som får meddela en sådan försäkring anges i 5 § trafikskadelagen (1975:1410). Det är endast uppgifter som hör samman med trafikförsäkringar, och inte andra försäkringar som meddelas av företaget, som ska bifogas.

Andra ersättningsberättigade enligt ett avtal om trafikförsäkring kan t.ex. vara fordonspassagerare eller gångtrafikanter som har drabbats av skada i följd av trafik med det försäkrade fordonet. Förutom uppgifter om de berörda personerna ska det också bifogas uppgifter om deras fordringar som grundas på avtalet om trafikförsäkring. En fordran som avser återbetalning av premier för att ett försäkringsavtal inte har kommit till stånd eller har upphört att gälla grundas inte på försäkringsavtalet och uppgifter om sådana fordringar ska alltså inte bifogas (jfr 4 a § förmånsrättslagen [1970:979] och 6 kap. 13 § försäkringsrörelselagen [2010:2043]).

Ändringen innebär också att den hittillsvarande skyldigheten att bifoga uppgifter i bouppteckningen eller borgenärsförteckningen vid konkurs i ett livförsäkringsföretag eller i ett tjänstepensionsföretag utvidgas till att omfatta även andra ersättningsberättigade än försäkringstagarna. Med andra ersättningsberättigade avses här alla som, utan att vara försäkringstagare, har rätt till ersättning ur försäkringen. Till exempel omfattas en försäkrad arbetstagare eller en förmånstagare.

Övriga ändringar är endast språkliga.

9 kap. Bevaknings- och anmärkningsförfarandet

Bevakning

5 § En borgenär som till säkerhet för sin fordran har panträtt i fast eller lös egendom behöver inte bevaka fordran för att få rätt till betalning ur den pantsatta egendomen.

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om *en* uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. *Motsvarande* gäller *för* värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto.

En försäkringstagare eller en annan ersättningsberättigad behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om en uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Motsvarande gäller för ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring.

Paragrafen anger vissa situationer då en borgenär inte behöver bevaka sin fordran. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Det nya *tredje stycket* innebär att försäkringstagare och andra ersättningsberättigade inte behöver bevaka fordringar i en konkurs hos ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring, om en uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket, dvs. i konkursbouppteckningen eller borgenärsförteckningen. Vilka försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring anges i 5 § trafikskadelagen (1975:1410). Be-

vakningsfriheten gäller för försäkringstagaren och andra ersättningsberättigade, exempelvis fordonspassagerare eller gångtrafikanter som har drabbats av skada i följd av trafik med det försäkrade fordonet.

Att bevakningsfriheten endast gäller om en uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket innebär bl.a. att det ska handla om en fordran till följd av ett avtal om trafikförsäkring och att fordran ska grundas på det avtalet.

Ändringen innebär också att andra ersättningsberättigade än försäkringstagaren i ett livförsäkringsföretags eller i ett tjänstepensionsföretags konkurs inte behöver bevaka sina fordringar, under förutsättning att den har tagits upp i konkursbouppteckningen eller borgenärsförteckningen. För vad som avses med andra ersättningsberättigade, se författningskommentaren till 7 kap. 13 §.

Övriga ändringar är endast språkliga.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet.

Enligt *punkt 1* träder bestämmelserna i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Enligt *punkt 2* gäller bestämmelserna i sina äldre lydelser om konkursen har beslutats före ikraftträdandet. Det innebär att försäkringstagare och andra ersättningsberättigade måste bevaka sina fordringar i en trafikförsäkringsgivares konkurs som beslutas före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 13.

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

2 § Vid tillämpning av artikel 7 i förordningen gäller följande i fråga om avtal om försäkring för ett registreringspliktigt fordon. När ett fordon som är registrerat i *ett EES-land* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i *ett annat EES-land*, ska risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses finnas *antingen i det land där fordonet är registrerat eller i det land* till *vilket* fordonet ska införas*, beroende på i vilket av dessa länder som köparen har ingått avtalet om försäkring*.

Paragrafen anger var risken ska anses finnas vid vissa fordonsförsäkringar. Ändringen genomför delvis artikel 15 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Ändringen innebär att risken ska anses finnas antingen i det land där fordonet är registrerat eller i det land till vilket fordonen ska införas. Det är köparen av fordonet som kan välja en av dessa länder. Valet kommer till uttryck genom att försäkring tecknas hos en försäkringsgivare som får försäkra risken i det landet. Avtalet behöver däremot inte ingås på plats i det landet.

3 § På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring som avses i artikel 7.4 i förordningen tillämpas lagen i *det EES-land* som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

Paragrafen anger vilket lands lag som tillämpas på ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring.

Ändringen i paragrafen är endast språklig.

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

1 kap. Tillämpningsområde och vissa grundläggande bestämmelser

Definitioner m.m.

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

1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,
2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom *under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning, om* fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land *och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet*,
3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige*, under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning, om fordonet* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige *och köparen väljer att försäkra fordonet här*,
4. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

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

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

När det gäller tjänstepension anses Sverige vara det land där åtagandet ska fullgöras, om förhållandet mellan det uppdragsgivande företaget och den som har eller kommer att få rätt till ersättning regleras av svensk social- och arbetsmarknadslagstiftning på tjänstepensionsområdet.

I paragrafen anges vad som avses med skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige. Ändringarna genomför delvis artikel 15 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 10.

I *första stycket* anges när en skadeförsäkringsrisk ska anses vara belägen i Sverige. Enligt *punkt 2* är huvudregeln att risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige ska anses vara belägen i Sverige. Från detta görs ett undantag för fordon som köps i syfte att exporteras till ett annat EES-land. Ändringen innebär att undantaget justeras så att en förutsättning för att undantaget ska vara tillämpligt är att köparen väljer att för-

säkra fordonet i det andra EES-landet, dvs. hos en försäkringsgivare som får meddela försäkring där. Detta medför att köparen under de 30 första dagar från det att fordonet har kommit i hans eller hennes besittning, kan välja att försäkra fordonet i Sverige eller inte, och därmed välja om risken ska anses vara belägen i Sverige eller inte.

Punkt 3 gäller den omvända situationen, nämligen när ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige. En förutsättning för att risken ska anses vara belägen i Sverige är enligt ändringen att köparen väljer att försäkra fordonet i Sverige, dvs. hos en försäkringsgivare som får meddela försäkring här. Ändringen innebär även i detta fall att köparen genom sitt val av försäkring kan välja om risken finns i Sverige eller inte under de 30 första dagarna.

Se även de föreslagna ändringarna i 5 § trafikskadelagen (1975:1410) och 1 kap. 17 § försäkringsrörelselagen (2010:2043) som behandlar vilka försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring och försäkringsrisken.

15.6 Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043)

1 kap. Inledande bestämmelser

Land där risken är belägen vid skadeförsäkring

17 § För skadeförsäkring avses med land där risken är belägen

1. det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort, om försäkringstagaren är en fysisk person, och
2. det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget, om försäkringstagaren är en juridisk person.

När det gäller följande skadeförsäkringar ska dock med land där risken är belägen avses

1. det land som byggnaden är belägen i, om försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet omfattas av samma försäkring,
2. det land där fordonet är registrerat, om försäkringen avser ett registreringspliktigt fordon, utom i de fall som avses i 3,
3. det land till vilket fordonet ska införas, *under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning,* om försäkringen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land *och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet*, och
4. det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen, om försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och omfattar rese- eller semesterrisker oberoende av försäkringsklass.

I paragrafen anges vad som avses med land där risken är belägen vid skadeförsäkringar. Ändringen genomför delvis artikel 15 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Andra stycket punkt 3 behandlar fallet när ett fordon som är registrerat i ett EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land. Ändringen innebär att risken i sådana fall som alternativ kan vara belägen i registreringslandet. Enligt punkten kan köparen av fordonet genom sitt val av land att teckna försäkring i bestämma att risken ska finnas i det land som fordonet ska införas till under 30 dagar från det att

fordonet har kommit i köparens besittning. Risken finns annars i det land där fordonet är registrerat.

Se även de föreslagna ändringarna i 5 § trafikskadelagen (1975:1410) och 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige som behandlar vilka försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring och försäkringsrisken.

12 kap. Associationsrättsliga bestämmelser för ömsesidiga försäkringsbolag

Tvångslikvidation

74 § Bestämmelsen i 17 kap. 16 § första stycket 1 lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar om allmän *domstols beslut* om likvidation ska gälla också för ömsesidiga försäkringsbolag.

Bolagsverket ska besluta att ett ömsesidigt försäkringsbolag ska gå i likvidation om

1. bolagets hela försäkringsbestånd har överlåtits,
2. ett tillstånd att driva försäkringsrörelse som har beviljats för en bestämd tid har gått ut utan att något nytt tillstånd har beviljats,
3. tillståndet att driva försäkringsrörelse har återkallats utan att bolaget i stället har fått ett tillstånd att driva tjänstepensionsverksamhet enligt lagen (2019:742) om tjänstepensionsföretag, eller
4. bolaget saknar till försäkringsregistret anmäld behörig styrelse eller verkställande direktör.

En fråga om likvidation enligt första eller andra stycket prövas på anmälan av Finansinspektionen eller på ansökan av styrelsen, en styrelseledamot, den verkställande direktören, en delägare eller en röstberättigad som inte är delägare. I de fall som avses i andra stycket 4 prövas frågan på ansökan även av en borgenär eller någon annan vars rätt kan vara beroende av att det finns någon som kan företräda bolaget.

I de fall som avses i andra stycket 3 ska Bolagsverket fatta beslutet om likvidation så snart det är praktiskt möjligt, dock senast dagen efter det att ansökan eller anmälan om likvidation kom in till Bolagsverket. Ett beslut om likvidation ska inte meddelas, om det styrks att likvidationsgrunden upphört under ärendets handläggning.

Bestämmelser om allmän domstols beslut om likvidation vid konkurs finns i 18 kap. 13 och 14 §§ lagen om ekonomiska föreningar.

Paragrafen innehåller bestämmelser om tvångslikvidation. Överväganden finns i avsnitt 8.3.

I *första stycket* görs en ändring av rättelsekaraktär. I *fjärde stycket* tas sista meningen, som anger att beslutet om likvidation gäller omedelbart, bort. Eftersom 17 kap. 13 § lagen om ekonomiska föreningar ska tillämpas vid genomförande av likvidationen (se författningskommentaren till 75 §) medför det ingen ändring i sak.

Genomförande av likvidationen

75 § I ärenden enligt 74 § andra stycket 3 ska 17 kap. 12 och 18 §§ lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar inte tillämpas.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. *13,* 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I ett ärende enligt 74 § andra stycket 1, 2 eller 4 gäller även 17 kap. 12 § lagen om ekonomiska föreningar.

Paragrafen anger vilka bestämmelser i lagen om ekonomiska föreningar som är tillämpliga vid tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag. Ändringen genomför delvis artiklarna 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

Ett tillägg görs i *andra stycket* så att det anges att även 17 kap. 13 § lagen om ekonomiska föreningar ska tillämpas vid genomförandet av en tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag. Detta får till följd att Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation ska registreras i försäkringsregistret, vilket i sin tur innebär att Bolagsverket ska kungöra beslutet i Post- och Inrikes Tidningar (se 19 kap. 5 § lagen om ekonomiska föreningar). Hänvisningen innebär vidare att beslutet om likvidation gäller omedelbart.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.
2. För likvidationer som har beslutats före ikraftträdandet gäller 12 kap. 74 och 75 §§ i den äldre lydelsen.

Enligt *punkt 1* träder bestämmelserna i kraft den 23 december 2023.

Enligt *punkt 2* gäller 12 kap. 74 och 75 §§ i den äldre lydelsen, om likvidationen har beslutats före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 13.

2.12.2021 SV Europeiska unionens officiella tidning L 430/1

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2021/2118

av den 24 november 2021

om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (*motorfordonsförsäkring*) har stor betydelse för EU-medborgarna, oavsett om de är försäkringstagare eller kan bli skadelidande till följd av en olycka. Även för försäkringsföretag är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den utgör ett betydande segment av skadeförsäkringsmarknaden i unionen. Motorfordonsförsäkringen har också en betydande inverkan på den fria rörligheten för personer, varor och fordon och därmed på den inre marknaden. Att förstärka och befästa den inre marknaden för motorfordonsförsäkring bör därför vara ett viktigt mål för unionens åtgärder på området för finansiella tjänster.

(2) 2017 genomförde kommissionen en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG ([3]), bland annat i fråga om dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet med unionens politik inom andra områden. Slutsatsen av utvärderingen var att direktiv 2009/103/EG på det hela taget fungerar väl, och i de flesta avseenden inte behöver ändras. Dock identifierades fyra områden avseende vilka riktade ändringar skulle vara lämpliga, nämligen ersättning till skadelidande till följd av olyckor när det berörda försäkringsföretaget är insolvent, obligatoriska minimibelopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt användningen av intyg om försäkringstagares skadehistorik av ett nytt försäkringsföretag. Utöver dessa fyra områden har också följande områden identifierats som lämpliga för riktade åtgärder: avsända fordon, olyckor med släp som dras av ett fordon, oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring samt informationscentrum och information

([1]) EUT C 440, 6.12.2018, s. 85.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 21 oktober 2021 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 9 november 2021.
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 7.10.2009, s. 11).

till skadelidande. Tydligheten i direktiv 2009/103/EG bör vidare ökas genom att termen *victim* (i den svenska versionen *skadelidande*), som i det direktivet används synonymt med *injured party* (i den svenska versionen *skadelidande*), ersätts med termen *injured party* eller *party injured* (i den svenska versionen *skadelidande*) beroende på vad som passar, genom lämpliga ändringar. Dessa ändringar syftar enbart till att harmonisera terminologin i det direktivet och utgör ingen ändring i sak.

(3) Sedan direktiv 2009/103/EG trädde i kraft har många nya typer av motordrivna fordon kommit ut på marknaden. Vissa drivs av en helt elektrisk motor, medan vissa drivs av hjälputrustning. Sådana fordon bör beaktas när begreppet *fordon* definieras. Definitionen bör utgå från de allmänna egenskaperna hos sådana fordon, i synnerhet deras högsta konstruktionshastighet och nettovikt, och bör klargöra att endast fordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft omfattas. Definitionen bör gälla oberoende av hur många hjul fordonet har. Rullstolar avsedda för användning av personer med fysiska funktionsnedsättningar bör inte omfattas av definitionen.

(4) Lätta elektriska fordon som inte omfattas av definitionen av *fordon* bör undantas från tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG. Ingenting i det direktivet bör dock hindra medlemsstaterna från att i nationell rätt kräva motorfordonsförsäkring, på villkor som fastställs av dem, för alla motorredskap som används på land och som inte omfattas av det direktivets definition av *fordon*, och för vilka det direktivet följaktligen inte kräver sådan försäkring. Inte heller bör det direktivet hindra medlemsstaterna från att i nationell lagstiftning föreskriva att skadelidande till följd av olyckor som orsakats av andra motorredskap ska ha rätt att vända sig till den medlemsstatens ersättningsorgan i enlighet med vad som fastställs i kapitel 4. Medlemsstaterna bör också kunna besluta att när personer bosatta på deras territorium är skadelidande till följd av en olycka som orsakats av sådana andra motorredskap i en annan medlemsstat, där motorfordonsförsäkring inte är obligatorisk för den typen av motorredskap, ska dessa personer ha rätt att vända sig till det ersättningsorgan som fastställs i kapitel 4 i den medlemsstat där de är bosatta. Medlemsstaternas ersättningsorgan bör ha möjlighet att ingå en ömsesidig överenskommelse om hur de kommer att samarbeta i en sådan situation.

(5) Europeiska unionens domstol klargjorde i ett antal nyligen fattade beslut, nämligen i sina domar i målen *Vnuk* ([4]), *Rodrigues de Andrade* ([5]) och *Torreiro* ([6]), betydelsen av begreppet *användning av fordon*. Domstolen klargjorde särskilt att motorfordon normalt är avsedda att vara transportmedel, oavsett fordonets egenskaper, och att användningen av sådana fordon omfattar all användning av fordon som överensstämmer med deras normala funktion som transportmedel, oavsett vilken terräng motorfordonet används i eller om det är stillastående eller i rörelse. Direktiv 2009/103/EG är inte tillämpligt om ett sådant fordons normala funktion, vid olyckstillfället, är ”användning på annat sätt än som transportmedel”. Detta kan vara fallet om fordonet inte används i enlighet med vad som avses i artikel 3 första stycket i det direktivet, då dess normala funktion, till exempel, är ”användning som kraftkälla i industrin eller jordbruket”. Av rättssäkerhetsskäl är det lämpligt att återspegla denna rättspraxis i direktiv 2009/103/EG genom att införa en definition av *användning av ett fordon*.

(6) Vissa motorfordon är mindre till storleken och är därför mindre benägna än andra fordon att vålla betydande skador på personer eller egendom. Det skulle vara oproportionellt och inte framtidssäkert att inkludera dem i tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG. Att inkludera dem skulle också undergräva spridningen av nya fordon, exempelvis elcyklar, som inte enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft, och motverka innovation. Vidare saknas tillräckliga bevis för att sådana mindre fordon skulle kunna orsaka olyckor med skadelidande i samma omfattning som andra fordon, såsom personbilar eller lastbilar. I linje med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna bör kraven på unionsnivå därför endast omfatta de fordon som definieras som sådana i direktiv 2009/103/EG.

([4]) Domstolens dom av den 4 december 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.
([5]) Domstolens dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.
([6]) Domstolens dom av den 20 december 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

(7) Principiellt bör motorfordonsförsäkring omfatta olyckor inom alla områden i medlemsstaterna. Vissa medlemsstater har dock bestämmelser för fordon som enbart används inom bestämda områden med begränsat tillträde. Det bör vara möjligt för de medlemsstaterna att göra begränsade undantag från artikel 3 i direktiv 2009/103/EG vad gäller avgränsade områden dit obehöriga inte har tillträde, till exempel platsspecifika områden och områden med utrustning i hamnar och på flygplatser. En medlemsstat som beslutar om sådana undantag bör också vidta lämpliga åtgärder för att se till att ersättning betalas för förlust eller skada som orsakas av ett sådant fordon.

(8) Det bör också vara möjligt för en medlemsstat att inte kräva obligatorisk motorfordonsförsäkring för fordon som inte får framföras i trafik på väg i enlighet med dess nationella rätt. Medlemsstaten bör dock vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att ersättning betalas för förlust eller skada som orsakas av sådana fordon, utom då medlemsstaten även beslutar om undantag från artikel 10 i direktiv 2009/103/EG beträffande ersättning för skada som orsakas av sådana fordon inom områden dit allmänheten inte har tillträde på grund av en rättslig eller fysisk begränsning av tillträdet till sådana områden, såsom de definieras i dess nationella lagstiftning. Sådana undantag från artikel 10 bör vara tillämpliga på fordon för vilka en medlemsstat har beslutat om undantag från försäkringsplikten eftersom dessa fordon inte får framföras i trafik på väg i enlighet med dess nationella rätt, även om försäkringsplikten för de fordonen även skulle kunna omfattas av ett annat undantag, som föreskrivs i artikel 5 i direktiv 2009/103/EG.

(9) I vissa medlemsstater finns bestämmelser om användning av fordon för att avsiktligt vålla skada på människor eller egendom. I förekommande fall bör medlemsstaterna i samband med de allvarligaste brotten ha möjlighet att bibehålla sin rättsliga praxis att undanta sådan skada från obligatorisk motorfordonsförsäkring eller att återkräva det försäkringsersättningsbelopp som betalas till de skadelidande från de personer som är ansvariga för den skadan. För att inte sänka det skydd som direktiv 2009/103/EG medför bör dock sådan rättslig praxis endast tillåtas om en medlemsstat säkerställer att de skadelidande i sådana fall ges ersättning för sådan skada på ett sätt som i så hög grad som möjligt motsvarar det sätt på vilket de skulle få ersättning enligt direktiv 2009/103/EG. Om medlemsstaten inte har föreskrivit någon sådan alternativ ersättningsmekanism eller garanti, som säkerställer ersättning till skadelidande för sådan skada på ett sätt som i så hög grad som möjligt motsvarar det sätt på vilket de skulle få ersättning enligt direktiv 2009/103/EG, bör sådan skada omfattas i enlighet med det direktivet.

(10) Medlemsstaterna bör inte tillämpa direktiv 2009/103/EG på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp och tävlingar samt träning, tester och uppvisningar, inbegripet sådana som gäller hastighet, tillförlitlighet eller skicklighet, som är tillåtna enligt deras nationella rätt. Sådana undantagna aktiviteter bör äga rum på avgränsade och markerade områden på ett sådant sätt att det säkerställs att vanlig trafik, allmänheten och alla övriga parter som inte har någon koppling till aktiviteten inte har faktisk eller potentiell möjlighet att befinna sig på den vägsträcka som används. Sådan verksamhet inbegriper vanligtvis aktiviteter på särskilda banor eller vägsträckor för motorsport och intilliggande områden, som säkerhetsområden, depåer, verkstäder och garage, där risken för olyckor är mycket högre än på normala vägar och dit obehöriga personer inte bör ha tillträde.

(11) Sådana undantag för evenemang och aktiviteter för motorsport bör endast vara tillämpliga om medlemsstaten säkerställer att evenemangets eller aktivitetens organisatör, eller någon annan part, har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som omfattar skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon. Om organisatörerna eller andra parter inte, som villkor för undantaget, har tecknat en alternativ försäkring eller garanti bör skadan, med eventuellt undantag för skador på deltagande förare och deras fordon, omfattas i enlighet med direktiv 2009/103/EG.

(12) För att inte sänka det skydd som direktiv 2009/103/EG medför bör medlemsstaterna, i samband med evenemang och aktiviteter för motorsport som är tillåtna enligt deras nationella rätt och som kan omfattas av det undantaget, säkerställa att de skadelidande ersätts för sådan skada på ett sätt som i så hög grad som möjligt motsvarar det sätt på vilket de skulle få ersättning enligt direktiv 2009/103/EG.

(13) Under tillverkning och frakt saknar fordon transportfunktioner och anses därmed inte användas på det sätt som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103/EG. Om en medlemsstat väljer att inte tillämpa kravet på motorfordonsförsäkring för sådana fordon enligt artikel 28.1 i direktiv 2009/103/EG bör det dock finnas en ansvarsförsäkring för företag som täcker de skador som de fordonen kan orsaka.

(14) I många medlemsstaters nationella lagstiftning finns det i dagsläget en koppling mellan försäkringskrav och användning av ett fordon i den mening som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103/EG. I sådana medlemsstater är användning av ett fordon endast tillåten om fordonet är registrerat. Lagstiftningen i dessa medlemsstater föreskriver att fordonet ska omfattas av motorfordonsförsäkring när fordonet är registrerat som aktivt och används i den mening som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103/EG. Följaktligen kräver dessa medlemsstater inte försäkringsskydd för användning av fordon som är permanent eller tillfälligt avregistrerade, för att de till exempel står på museum, genomgår renovering eller inte har använts under en längre period av andra skäl, till exempel att de bara används under en viss årstid. Sådana medlemsstater behöver vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att ersättning i linje med den ersättning som föreskrivs i direktiv 2009/103/EG betalas för eventuella förluster eller skador som orsakas på deras territorium och på andra medlemsstaters territorium av fordon enligt definitionen i det direktivet som används i den mening som avses i artikel 3 första stycket i det direktivet.

(15) Vissa medlemsstater, där kravet på ansvarsförsäkring för användning av ett motorfordon inte är kopplat till fordonsregistrering, väljer för närvarande att inte kräva obligatorisk motorfordonsförsäkring för fordon som är formellt avställda i enlighet med deras nationella rätt. Sådan formell avställning kan till exempel göras genom att en anmälan skickas till behörig myndighet eller annan utsedd part som agerar som behörig myndighet eller genom att andra verifierbara konkreta åtgärder vidtas. Dessa medlemsstater behöver vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att ersättning i linje med den ersättning som föreskrivs i direktiv 2009/103/EG betalas för eventuella förluster eller skador som sådana fordon orsakar på deras territorium och på andra medlemsstaters territorium.

(16) I dagsläget ska medlemsstaterna avstå från att kontrollera innehav av försäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Ny teknik, såsom teknik för automatisk registreringsskyltsavläsning, gör det möjligt att kontrollera försäkring för fordon utan att de behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten för personer inskränks. Det är därför lämpligt att tillåta sådana kontroller av försäkring för fordon förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet som även genomförs avseende fordon som är normalt hemmahörande i den medlemsstat som utför kontrollerna och att de inte kräver att fordonet stannar.

(17) Medlemsstater som väljer att införa system som behandlar personuppgifter som i ett senare skede kan delas med andra medlemsstater, såsom uppgifter från automatisk registreringsskyltsavläsning, måste ha lagstiftning som möjliggör behandling av personuppgifter i syfte att bekämpa oförsäkrad körning, samtidigt som lämpliga skyddsåtgärder införs för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen. Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ([7]) är tillämpliga på behandling av personuppgifter i syfte att bekämpa oförsäkrad körning. Medlemsstaternas lagstiftning bör i synnerhet ange det exakta syftet, hänvisa till relevant rättslig grund, efterleva relevanta säkerhetskrav och respektera principerna om nödvändighet, proportionalitet och *ändamålsbegränsning*, och bör fastställa en proportionell lagringstid för uppgifter. Dessutom bör principerna om *inbyggt dataskydd* och *dataskydd som standard* tillämpas i alla databehandlingssystem som utvecklas och används inom ramen för medlemsstaternas lagstiftning.

(18) I linje med de principerna bör medlemsstaterna inte spara de personuppgifter som enbart behandlas i syfte att handlägga en försäkringskontroll längre än den period som behövs för att kontrollera om ett fordon har giltig försäkring. När det konstaterats att ett fordon är försäkrat bör alla uppgifter som rör denna kontroll raderas. Om kontrollsystemet inte lyckas fastställa om ett fordon är försäkrat bör uppgifterna sparas endast under en begränsad

([7]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

tidsperiod, som inte överstiger det antal dagar som krävs för att fastställa om försäkring finns. I fråga om fordon avseende vilka det har konstaterats att giltig försäkring saknas är det rimligt att kräva att dessa uppgifter sparas till dess att eventuella administrativa eller rättsliga förfaranden har slutförts och fordonet omfattas av en giltig försäkring.

(19) I direktiv 2009/103/EG fastställs för närvarande olika referensdatum för den periodiska omräkningen av minimibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater, vilket leder till olika minimibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater. För att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för skadelidande i hela unionen bör dessa minimibelopp harmoniseras och en enhetlig översynsklausul som tillämpar Eurostats harmoniserade konsumentprisindex som referensvärde, samt procedurregler som styr översynen och fastställer en enhetlig tidsram bör införas.

(20) En förutsättning för att skyddet av skadelidande till följd av trafikolyckor ska vara verkningsfullt och effektivt är att dessa skadelidande har rätt att begära ersättning i den medlemsstat där de är bosatta och att få svar inom rimlig tid. Det förutsätter också att dessa skadelidande, om deras ersättningsanspråk är berättigade, alltid erhåller de belopp de har rätt till avseende personskador eller eventuella sakskador, oberoende av om den ansvariga partens försäkringsföretag är solvent. Medlemsstaterna bör därför inrätta eller auktorisera ett organ som ger en initial ersättning till skadelidande som är bosatta inom deras territorium, vilket därefter har rätt att återkräva denna ersättning från det organ som inrättats eller auktoriserats i samma syfte i hemmedlemsstaten för det insolventa försäkringsföretag som utfärdade försäkringen för den ansvariga partens fordon. Om en medlemsstat har ett befintligt ersättningsarrangemang bör medlemsstaten kunna fortsätta att använda det.

(21) Ett försäkringsföretag kan bli insolvent på olika sätt, till exempel efter att ha försatts i konkurs, inte ha fullgjort sina skyldigheter efter att ha avsagt sig sin auktorisation i hemmedlemsstaten eller efter att ha blivit föremål för återkallande eller ett beslut om näringsförbud. När beslut fattas om att inleda ett konkurs- eller likvidationsförfarande bör det beslutet offentliggöras. Det organ som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens i försäkringsföretagets hemmedlemsstat bör informera motsvarande organ i övriga medlemsstater om det beslutet.

(22) Medlemsstaterna bör säkerställa att det organ som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens i den medlemsstat på vars territorium den skadelidande är bosatt är behörigt att på alla stadier i förfarandet begära information från, lämna ut information till och ta emot information från, samt samarbeta med, andra relevanta organ, myndigheter och intressenter i unionen. Sådan information bör vara tillräcklig för att mottagaren ska få åtminstone en generell uppfattning om situationen. Sådan information är viktig för att säkerställa att det organ som ersätter en skadelidande, innan ersättningen betalas, själv eller tillsammans med alla relevanta parter enligt nationell lagstiftning, kan fastställa om försäkringsföretaget redan har ersatt sökanden avseende dennes ersättningsanspråk. Det ersättningsanspråk som riktas till det organet kan också föras över till försäkringsföretaget för ytterligare granskning eller för beslut, om så krävs enligt nationell processrätt. Medlemsstaterna bör säkerställa att organet begär och erhåller närmare uppgifter om specifika ersättningsanspråk.

(23) Ersättningssystemet bör inte påverka tillämplig rätt om ersättningsnivåer för skadelidande. Samma principer bör tillämpas på ersättningsanspråk oberoende av om försäkringsföretaget är solvent eller insolvent. Organet i hemmedlemsstaten för det försäkringsföretag som utfärdade den ansvariga partens försäkring bör göra betalningen till organet i den medlemsstat på vars territorium den skadelidande är bosatt inom rimlig tid efter det att organet i försäkringsföretagets hemmedlemsstat mottar en begäran om ersättning angående en betalning som organet i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat har gjort till den skadelidande.

(24) Beroende på de olika stadierna i handläggningen av ersättningsanspråk, på betalningar som gjorts till de skadelidande och på ersättningsförfarandet i olika organ kan det förekomma utestående fordringar mellan organ som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i samband med ett försäkringsföretags insolvens. Rätten att överta rättigheter bör övergå från det organ som först har betalat ut ersättning till organet i den andra medlemsstaten allt eftersom organens ersättningsförfarande framskrider. Organet bör därför, i den mån det har betalat ersättning för förlusten eller skadan och ännu inte har fått ersättning, överta den skadelidandes rättigheter gentemot den person som orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag. Organet bör dock inte överta den skadelidandes rättigheter gentemot försäkringsinnehavaren eller annan försäkrad person som orsakat olyckan, i den mån försäkringstagarens eller den försäkrade personens ansvar skulle täckas av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Varje medlemsstat bör vara skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som har fastställts i någon annan medlemsstat.

(25) För att säkerställa effektivt och verkningsfullt skydd för skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens, är det nödvändigt att medlemsstaterna inför lämpliga arrangemang för att säkerställa att de medel som behövs för att ersätta skadelidande är tillgängliga när ersättning ska betalas. I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör dessa arrangemang fastställas av hemmedlemsstaterna på nationell nivå. De bör dock stämma överens med unionsrätten och särskilt med principerna om *lex specialis* och *lex posterior*. Om en medlemsstat kräver ekonomiska bidrag från försäkringsföretag bör de bidragen, för att undvika en oskälig och oproportionell börda på försäkringsgivare, endast uppbäras från försäkringsföretag som är auktoriserade av den medlemsstaten. Detta bör inte påverka finansieringen av andra uppgifter som kan åläggas det organ som inrättas eller auktoriseras för att ersätta skadelidande i händelse av försäkringsföretags insolvens.

(26) För att säkerställa verkningsfullt genomförande av kraven i detta direktiv avseende ersättning till skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens bör de organ som ålagts denna uppgift sträva efter att ingå en överenskommelse om sina uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandena. Om ingen sådan överenskommelse har nåtts inom 24 månader från detta direktivs ikraftträdande bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa sådana organs förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter vad gäller ersättning.

(27) I händelse av ett försäkringsföretags insolvens bör skadelidande ha rätt att framställa krav på ersättning från ett organ i den medlemsstat där de är bosatta, inbegripet när de lider skada till följd av olyckor i en annan medlemsstat än den där de är bosatta. Medlemsstaterna bör kunna ge uppgiften att ersätta sådana skadelidande till ett nytt organ eller till ett organ som redan finns, inbegripet det ersättningsorgan som inrättats eller godkänts enligt artikel 24 i direktiv 2009/103/EG. I händelse av ett försäkringsföretags insolvens bör medlemsstaterna också kunna ge uppgiften att ersätta skadelidande till följd av olyckor i den medlemsstat där de är bosatta och skadelidande till följd av olyckor i en annan medlemsstat än den där de är bosatta till ett och samma organ. I fråga om skadelidande till följd av olyckor i andra medlemsstater än den där de är bosatta är det också viktigt att säkerställa informationsutbyte och samarbete med de ersättningsorgan som inrättats eller godkänts enligt artikel 24 i direktiv 2009/103/EG i samtliga medlemsstater och med skaderegleringsrepresentanter.

(28) Medlemsstaterna kan inrätta eller auktorisera fler än ett ersättningsorgan enligt direktiv 2009/103/EG, vilket potentiellt kan göra det svårare för skadelidande att identifiera det organ till vilket de ska framställa sina ersättningsanspråk. Medlemsstater som inrättar eller auktoriserar fler än ett ersättningsorgan bör därför säkerställa att skadelidande har tillgång till nödvändig information om olika möjligheter att söka ersättning på ett sätt som gör det lätt att förstå vilket organ de ska vända sig till.

(29) Vad gäller avsända fordon bör det vara möjligt för den person som ansvarar för ansvarsförsäkringen att välja att teckna en försäkring i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller, för en period på 30 dagar från den dag då köparen accepterade leveransen, i införselmedlemsstaten, även om fordonet inte formellt har registrerats i införselmedlemsstaten. Informationscentrum i den medlemsstat där fordonet är registrerat och, om det inte är samma, införselmedlemsstaten, liksom varje annan relevant medlemsstat, till exempel en medlemsstat på vars territorium en olycka skett eller där en skadelidande är bosatt, bör samarbeta med varandra för att säkerställa att

den nödvändiga information om det avsända fordonet som de förfogar över i enlighet med artikel 23 i direktiv 2009/103/EG görs tillgänglig.

(30) I samband med olyckor med släp för vilka det finns en ansvarsförsäkring som är separat från dragfordonets ansvarsförsäkring bör den skadelidande, där detta föreskrivs enligt nationell rätt, kunna rikta sitt ersättningsanspråk till släpets försäkringsgivare. På begäran bör den skadelidande från släpets försäkringsgivare kunna erhålla information om identiteten på dragfordonets försäkringsgivare eller, om släpets försäkringsgivare trots rimliga ansträngningar inte lyckas identifiera dragfordonets försäkringsgivare, information om den ersättningsmekanism som avses i artikel 10 i direktiv 2009/103/EG.

(31) För att underlätta erkännandet av skadehistoriken när ett nytt försäkringsavtal ingås bör det vara möjligt att enkelt bekräfta skadehistoriken för försäkringstagare som avser att ingå nya försäkringsavtal med försäkringsföretag. För att förenkla kontroll och bekräftande av intyg om skadehistorik är det viktigt att innehåll och form för detta intyg är detsamma i alla medlemsstater. Vidare bör försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring inte diskriminera på grundval av nationalitet eller endast på grundval av den medlemsstat i vilken försäkringstagaren tidigare varit bosatt. Dessutom bör försäkringsföretag betrakta ett intyg om skadehistorik från en annan medlemsstat som likvärdigt med ett inhemskt intyg om skadehistorik och för en kund från en annan medlemsstat tillämpa alla rabatter som skulle vara tillgängliga för en i övrigt identisk inhemsk kund, inbegripet de rabatter som krävs enligt medlemsstatens nationella lagstiftning, såsom *bonus-malus*-rabatter. Medlemsstaterna bör ha frihet att anta nationell lagstiftning om *bonus-malus*-system eftersom sådana system är nationella till sin karaktär och saknar gränsöverskridande inslag, och i enlighet med subsidiaritetsprincipen bör därför beslut om dessa system även fortsättningsvis fattas av medlemsstaterna. För att göra det möjligt att verifiera om och hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik bör försäkringsföretag offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier. Utan att det påverkar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/943 ([8]) behöver försäkringsföretag inte offentliggöra kommersiellt känsliga uppgifter, såsom detaljerade taxeregler.

(32) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2009/103/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter avseende form och innehåll för intyg om skadehistorik. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([9]).

(33) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att välja att certifiera verktyg som gör det möjligt för konsumenter att jämföra priser, taxor och täckning mellan tillhandahållare av motorfordonsförsäkring i enlighet med villkoren i direktiv 2009/103/EG. Verktyg som vederbörligen certifierats kan ges beteckningen ”oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring”. Medlemsstaterna bör också ha möjlighet att inrätta offentliga prisjämförelseverktyg som drivs av en offentlig myndighet.

(34) För att säkerställa att ersättningsanspråk handläggs på ett smidigt sätt, när det enligt nationell rätt krävs en olycksrapport och den skadelidande har rätt att erhålla en kopia av denna från behöriga myndigheter, är det viktigt att den skadelidande får tillgång till denna inom rimlig tid.

(35) För att säkerställa att minimibeloppen för försäkringstäckning för motorfordonsförsäkring inte urholkas över tid bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på anpassning av dessa minimibelopp i syfte att återspegla utvecklingen i den ekonomiska verkligheten.

([8]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/943 av den 8 juni 2016 om skydd mot att icke röjd know-how och företagsinformation (företagshemligheter) olagligen anskaffas, utnyttjas och röjs (EUT L 157, 15.6.2016, s. 1).

([9]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

(36) När kommissionen antar delegerade akter enligt detta direktiv är det särskilt viktigt att den genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([10]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(37) Som ett led i utvärderingen av hur direktiv 2009/103/EG fungerar bör kommissionen övervaka tillämpningen av det direktivet, med beaktande av antalet skadelidande, utestående ersättningsbelopp till följd av förseningar orsakade av gränsöverskridande insolvensärenden, miniminivån för försäkringstäckning i medlemsstaterna, utestående ersättningsbelopp till följd av oförsäkrad körning över landsgränser samt antalet klagomål avseende intyg om skadehistorik.

(38) Dessutom bör kommissionen utarbeta en rapport för att utvärdera hur de ersättningsorgan som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens fungerar, samarbetar med varandra och finansieras. Vid behov bör rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

(39) För att säkerställa att direktiv 2009/103/EG fortsätter att tjäna sitt syfte, nämligen att skydda potentiella skadelidande från olyckor som inbegriper motorfordon, bör kommissionen också övervaka och se över det direktivet mot bakgrund av den tekniska utvecklingen, däribland ökad användning av autonoma och halvautonoma fordon. Kommissionen bör också analysera försäkringsföretagens användning av system där premierna påverkas av försäkringstagarnas skadehistorik. Kommissionen bör även analysera ändamålsenligheten hos system för informationsutbyte som används för gränsöverskridande försäkringskontroller.

(40) Eftersom målen för detta direktiv – särskilt att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för skadelidande till följd av trafikolyckor inom unionen, att säkerställa deras skydd i händelse av försäkringsföretags insolvens och att säkerställa likabehandling i fråga om försäkringsgivares intyg om skadehistorik för potentiella försäkringstagare som passerar unionens inre gränser – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(41) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument ([11]) har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.

(42) Direktiv 2009/103/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

([10]) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.
([11]) EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2009/103/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

   a) Led 1 ska ersättas med följande:

      ”1. *fordon*:

         a) varje slags motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft på land, men som inte är spårbundet, med

            i) en högsta konstruktionshastighet på över 25 km/tim, eller

            ii) en högsta nettovikt på över 25 kg och en högsta konstruktionshastighet på över 14 km/tim,

         b) varje slags släp som är avsett för användning med ett fordon enligt led a, vare sig det är tillkopplat eller inte.

         Utan att det påverkar leden a och b betraktas inte rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar som fordon som avses i detta direktiv.”

   b) Följande led ska införas:

      ”1a. *användning av ett fordon*: all användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.”

   c) (Berör inte den svenska versionen.)

   d) Följande led ska läggas till:

      ”8. *hemmedlemsstat*: hemmedlemsstat enligt definitionen i artikel 13.8 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG (*).

      (*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II) (EUT L 335, 17.12.2009, s. 1).”

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

   a) (Berör inte den svenska versionen.)

   b) Följande stycke ska införas efter första stycket:

      ”Detta direktiv är inte tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp, tävlingar, träning, tester och uppvisningar på ett avgränsat och markerat område i en medlemsstat, om medlemsstaten säkerställer att aktivitetens organisatör eller annan part har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som täcker skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon.”

3. Artikel 4 ska ersättas med följande:

"Artikel 4

Kontroll av försäkringar

1. Medlemsstaterna ska avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium.

De får dock utföra sådana kontroller av försäkring förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, och

a) utförs som en del av en kontroll som inte uteslutande syftar till att verifiera försäkringen, eller

b) utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet som genomförs även med avseende på fordon som normalt är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollen, och inte kräver att fordonet stannar.

2. Personuppgifter får behandlas på grundval av den kontrollerande medlemsstatens rätt, om det är nödvändigt för att motverka oförsäkrad körning i andra medlemsstater än den medlemsstat som omfattar det territorium inom vilket ett fordon normalt är hemmahörande. Denna rätt ska överensstämma med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (*) och ska också fastställa lämpliga åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen.

Medlemsstaternas åtgärder ska särskilt ange det specifika ändamål för vilket uppgifterna behandlas, ange relevant rättslig grund, efterleva relevanta säkerhetskrav och respektera principerna om nödvändighet, proportionalitet och ändamålsbegränsning och ska fastställa en proportionell lagringstid för uppgifter. De personuppgifter som behandlas enligt denna artikel enbart i försäkringskontrollsyfte ska endast sparas så länge de är nödvändiga för det syftet, och så snart det har uppnåtts ska de raderas fullständigt. Om en försäkringskontroll visar att ett fordon omfattas av en obligatorisk försäkring enligt artikel 3, ska den registeransvarige omedelbart radera dessa uppgifter. Om en kontroll inte kan fastställa om fordonet omfattas av obligatorisk försäkring enligt artikel 3 ska uppgifterna endast sparas under en begränsad tidsperiod, som inte överstiger det antal dagar som krävs för att fastställa om försäkring finns.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1)."

4. I artikel 5 ska följande punkter läggas till:

"3. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för fordon som tillfälligt eller permanent har tagits ur trafik och inte får användas, under förutsättning att ett formellt administrativt förfarande eller annan verifierbar åtgärd, i enlighet med nationell rätt, har genomförts.

En medlemsstat som förordnar om ett sådant undantag ska säkerställa att fordon som avses i första stycket behandlas på samma sätt som fordon för vilka den försäkringsskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Garantifonden i den medlemsstat där en olycka har inträffat kan då kräva ersättning från garantifonden i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande.

4. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för fordon som enbart används på områden med begränsat tillträde, i enlighet med dess nationella rätt.

En medlemsstat som förordnar om ett sådant undantag ska säkerställa att fordon som avses i första stycket behandlas på samma sätt som fordon för vilka den försäkringsskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Garantifonden i den medlemsstat där en olycka har inträffat kan då kräva ersättning från garantifonden i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande.

5. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för fordon som inte får framföras i trafik på väg, i enlighet med dess nationella rätt.

En medlemsstat som förordnar om undantag från artikel 3 för fordon som avses i första stycket ska säkerställa att dessa fordon behandlas på samma sätt som fordon för vilka den försäkringsskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Garantifonden i den medlemsstat där en olycka har inträffat kan då kräva ersättning från garantifonden i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande.

6. Om en medlemsstat enligt punkt 5 förordnar om undantag från artikel 3 för fordon som inte får framföras i trafik på väg får den medlemsstaten också förordna om undantag från artikel 10 vad gäller ersättning för skada som orsakas av dessa fordon på områden som inte är tillgängliga för allmänheten på grund av rättsliga eller fysiska hinder för tillträde till dessa områden, i enlighet med dess nationella lagstiftning.

7. Medlemsstaterna ska, med avseende på punkterna 3–6, underrätta kommissionen om de undantag som gjorts och om de särskilda åtgärder som vidtagits för att genomföra dem. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över dessa undantag."

5. Artikel 9 ska ersättas med följande:

"*Artikel 9*

Minimibelopp

1. Varje medlemsstat ska, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkring som avses i artikel 3 ger ersättning med följande minimibelopp:

a) För personskador: 6 450 000 EUR per olycka, oavsett antalet skadelidande, eller 1 300 000 EUR per skadelidande.

b) För sakskador: 1 300 000 EUR per olycka, oavsett antalet skadelidande.

För medlemsstater som inte har euron som valuta ska minimibeloppen räknas om till deras nationella valuta med tillämpning av växelkursen per den 22 december 2021, offentliggjord i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Vart femte år från och med den 22 december 2021 ska kommissionen se över de belopp som avses i punkt 1 med hänsyn till det harmoniserade konsumentprisindex (HIKP) som införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/792 (*).

Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 28b avseende anpassningen av dessa belopp till HIKP inom sex månader från utgången av varje femårsperiod.

För medlemsstater som inte har euron som valuta ska beloppen räknas om till deras nationella valuta med tillämpning av växelkursen per dagen för beräkning av nya minimibelopp, offentliggjord i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/792 av den 11 maj 2016 om harmoniserade index för konsumentpriser och bostadsprisindexet och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2494/95 (EUT L 135, 24.5.2016, s. 11)."

6. Rubriken på kapitel 4 ska ersättas med följande:

"KAPITEL 4

ERSÄTTNING FÖR SAKSKADOR OCH PERSONSKADOR ORSAKADE AV OIDENTIFIERADE FORDON ELLER AV FORDON FÖR VILKA SÅDAN OBLIGATORISK FÖRSÄKRING SOM AVSES I ARTIKEL 3 INTE TECKNATS OCH ERSÄTTNING I HÄNDELSE AV INSOLVENS"

7. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) (Berör inte den svenska versionen.)

b) (Berör inte den svenska versionen.)

c) I punkt 3 ska andra stycket ersättas med följande:

"Om organet emellertid har betalat ersättning för betydande personskador till någon skadelidande till följd av samma olycka där sakskada orsakats av ett oidentifierat fordon får medlemsstaterna inte utesluta ersättning för sakskada med motiveringen att fordonet inte identifierats. Medlemsstaterna får dock föreskriva en självrisk om högst 500 EUR för den skadelidande som drabbas av sådan sakskada."

d) (Berör inte den svenska versionen.)

8. Följande artikel ska införas:

"Artikel 10a

Skydd av skadelidande beträffande skador till följd av olyckor som inträffar i den medlemsstat där de är bosatta i händelse av ett försäkringsföretags insolvens

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten, för personskador eller sakskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då

a) försäkringsföretaget försatts i konkurs, eller

b) försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG.

2. Varje medlemsstat ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att det organ som avses i punkt 1 förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande i enlighet med bestämmelserna i punkt 10 när ersättning ska betalas i situationer som avses i punkt 1 a och b. Dessa åtgärder kan omfatta krav på att lämna ekonomiska bidrag, under förutsättning att de endast åläggs försäkringsföretag som har auktoriserats av den medlemsstat som fastställer kraven.

3. Utan att det påverkar eventuella skyldigheter enligt artikel 280 i direktiv 2009/138/EG ska varje medlemsstat, när en behörig domstol eller annan behörig myndighet fattar beslut om att inleda förfaranden som avses i punkt 1 a eller b avseende ett försäkringsföretag vars hemmedlemsstat är den medlemsstaten, säkerställa att detta beslut

offentliggörs. Det organ som avses i punkt 1 och som är etablerat i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska säkerställa att alla organ som avses i punkt 1 i alla medlemsstater omgående underrättas om det beslutet.

4. Den skadelidande får framställa ersättningsanspråk direkt till det organ som avses i punkt 1.

5. Vid mottagande av ersättningsanspråket ska det organ som avses i punkt 1 underrätta motsvarande organ i försäkringsföretagets hemmedlemsstat och det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, enligt definitionerna i artikel 268.1 e respektive 268.1 f i direktiv 2009/138/EG, om att det har mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande.

6. Det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, ska underrätta det organ som avses i punkt 1 när det betalar ut ersättning eller bestrider ansvar avseende ett ersättningsanspråk som även har mottagits av det organ som avses i punkt 1.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1, på grundval av bland annat information som på dess begäran har lämnats av den skadelidande, till den skadelidande lämnar ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar i enlighet med andra stycket i den här punkten, i överensstämmelse med tillämplig nationell rätt, inom tre månader från den dag då den skadelidande framställt sitt ersättningsanspråk till organet.

Vid tillämpning av första stycket ska organet

a) lämna ett motiverat ersättningsanbud, om det har fastställt att det är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, att ersättningsanspråket inte bestrids och att skadeersättningen helt eller delvis har beräknats,

b) lämna ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om det har fastställt att det inte är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, eller om ansvaret bestrids eller inte tydligt har fastställts eller om skadeersättningen inte har beräknats fullständigt.

8. Om ersättning ska betalas i enlighet med punkt 7 andra stycket a ska det organ som avses i punkt 1 betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom tre månader från det att den skadelidande har godtagit det motiverade ersättningsanbud som avses i punkt 7 andra stycket a.

Om skadeersättningen endast delvis har beräknats ska kraven avseende den betalning av ersättning som avses i första stycket vara tillämpliga på den delvis beräknade skadan, och från tidpunkten för godtagande av motsvarande motiverade ersättningsanbud.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1 har samtliga befogenheter och behörigheter som krävs för att i rätt tid kunna samarbeta med andra sådana organ i andra medlemsstater, med organ som inrättats eller auktoriserats enligt artikel 25a i samtliga medlemsstater och med andra berörda parter, inbegripet ett försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, dess rekonstruktör eller förvaltare och medlemsstaternas nationella behöriga myndigheter, vid alla stadier i det förfarande som avses i den här artikeln. Sådant samarbete ska innefatta att begära, ta emot och lämna information, inbegripet uppgifter avseende specifika ersättningsanspråk, där så är relevant.

10. Om hemmedlemsstaten för det försäkringsföretag som avses i punkt 1 inte är den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, ska det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, och som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8, ha rätt att begära full ersättning för det belopp som betalats i form av ersättning från det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat.

Det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska utföra betalningen till det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8 inom rimlig tid som inte överstiger sex månader, såvida inte annat skriftligen har avtalats av dessa organ, efter det att organet har mottagit ett sådant ersättningsanspråk.

Det organ som har lämnat ersättning enligt första stycket ska överta den skadelidandes rättigheter gentemot den person som orsakade olyckan eller dennes försäkringsföretag, med undantag för den skadelidandes rättigheter gentemot försäkringsinnehavaren eller annan försäkrad person som orsakade olyckan om försäkringstagarens eller den försäkrade personens ansvar täcks av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som fastställts i någon annan medlemsstat.

11. Punkterna 1–10 ska inte påverka medlemsstaternas rätt att

a) betrakta ersättning som betalats av det organ som avses i punkt 1 som subsidiär eller ej,

b) införa regler om skadereglering för samma olycka mellan

i) det organ som avses i punkt 1,

ii) den person eller de personer som är ansvariga för olyckan,

iii) andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som är skyldiga att ersätta den skadelidande.

12. Medlemsstaterna får inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än de som anges i detta direktiv. Särskilt ska medlemsstaterna inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer krav på att den skadelidande ska kunna visa att den juridiska eller fysiska person som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

13. De organ som avses i punkt 1 eller de enheter som avses i andra stycket i den här punkten ska sträva efter att ingå en överenskommelse senast den 23 december 2023 om att genomföra denna artikel, beträffande deras uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandena enligt denna artikel.

I detta syfte ska varje medlemsstat senast den 23 juni 2023.

a) inrätta eller auktorisera det organ som avses i punkt 1 och bemyndiga det att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, eller

b) utse en enhet och bemyndiga den att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, som det organ som avses i punkt 1 kommer att bli part i när det har inrättats eller auktoriserats.

Kommissionen ska omedelbart underrättas om den överenskommelse som avses i första stycket.

Om den överenskommelse som avses i första stycket inte har ingåtts senast den 23 december 2023 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 28b för att fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som avses i punkt 1 har i fråga om ersättning.”

9. (Berör inte den svenska versionen.)

10. (Berör inte den svenska versionen.)

11. (Berör inte den svenska versionen.)

12. (Berör inte den svenska versionen.)

13. I artikel 15 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Med avvikelse från artikel 13.13 b i direktiv 2009/138/EG ska, när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat i vilken risken är belägen, beroende på vad den person som ansvarar för ansvarsförsäkringen väljer, anses vara antingen registreringsmedlemsstaten eller, omedelbart efter det att köparen accepterar mottagandet av fordonet, införselmedlemsstaten, för en period av 30 dagar, även om fordonet inte formellt har registrerats i införselmedlemsstaten.

Medlemsstaterna ska säkerställa att det informationscentrum som avses i artikel 23 i den medlemsstat där fordonet är registrerat, i införselmedlemsstaten, om den inte är densamma, och i alla andra relevanta medlemsstater, till exempel den medlemsstat där olyckan inträffat eller där en skadelidande är bosatt, samarbetar med varandra för att säkerställa att den nödvändiga information om det avsända fordonet som de har i enlighet med artikel 23 är tillgänglig."

14. Följande artikel ska införas:

"Artikel 15a

Skydd av skadelidande vid olyckor med släp som dras av ett fordon

1. I händelse av en olycka som orsakas av en fordonskombination bestående av ett fordon som drar ett släp, där släpet har separat ansvarsförsäkring, kan den skadelidande framställa sitt ersättningsanspråk direkt till det försäkringsföretag som försäkrat släpet om

a) släpet kan identifieras, men dragfordonet inte kan identifieras, och

b) släpets försäkringsgivare ska betala ersättning enligt tillämplig nationell rätt.

Ett försäkringsföretag som har ersatt den skadelidande ska kunna vända sig till dragfordonets försäkringsföretag, eller till det organ som avses i artikel 10.1, om och i den utsträckning detta föreskrivs i tillämplig nationell rätt.

Denna punkt ska inte påverka tillämplig nationell rätt som innehåller bestämmelser som är mer fördelaktiga för den skadelidande.

2. I händelse av en olycka som orsakas av en fordonskombination bestående av ett fordon som drar ett släp, ska släpets försäkringsgivare, såvida inte tillämplig nationell rätt kräver att den ska betala full ersättning, på begäran av den skadelidande underrätta denne utan onödigt dröjsmål om

a) identiteten på dragfordonets försäkringsgivare, eller

b) där släpets försäkringsgivare inte kan identifiera dragfordonets försäkringsgivare, den ersättningsmekanism som avses i artikel 10."

15. Artikel 16 ska ersättas med följande:

"Artikel 16

Intyg om tredje mans skadeståndskrav

Medlemsstaterna ska se till att försäkringstagaren har rätt att när som helst begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav avseende det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav (*intyg om skadehistorik*).

Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg ska förse försäkringstagaren med intyget om skadehistorik inom 15 dagar från det att intyget begärdes. Detta ska ske med användning av formuläret för intyg om skadehistorik.

Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag, när de beaktar intyg om skadehistorik som utfärdats av andra försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket, inte behandlar försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätter ett högre pris på deras premier på grundval av deras nationalitet eller endast på grundval av den medlemsstat i vilken de tidigare varit bosatta.

Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag, när de beaktar intyg om skadehistorik för att fastställa premier, behandlar intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade av ett försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket i samma medlemsstat, även när rabatter tillämpas.

Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag offentliggör en allmän översikt av sin policy när det gäller deras användning av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier.

Kommissionen ska senast den 23 juli 2023 anta genomförandeakter som i en mall specificerar form och innehåll för det intyg om skadehistorik som avses i andra stycket. Mallen ska innehålla uppgifter om följande:

a) Identiteten på försäkringsföretaget eller organet som utfärdar intyget om skadehistorik.

b) Försäkringstagarens identitet, inklusive dennes kontaktuppgifter.

c) Det försäkrade fordonet och dess fordonsidentifieringsnummer.

d) Fordonsförsäkringens första och sista giltighetsdag.

e) Antalet ersättningsanspråk från tredje man som reglerats inom ramen för försäkringshavarens avtal under den period som intyget om skadehistorik omfattar, inklusive datum för varje anspråk.

f) Annan relevant information enligt de bestämmelser eller den praxis som gäller i medlemsstaterna.

Kommissionen ska samråda med alla berörda parter och samarbeta nära med medlemsstaterna innan dessa genomförandeakter antas.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 28a.2."

16. Följande artikel ska införas:

"Artikel 16a

Prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring

1. Medlemsstaterna får välja att certifiera verktyg som gör det möjligt för konsumenter att kostnadsfritt jämföra priser, taxor och täckning mellan de tillhandahållare av obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 under beteckningen "oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring" om villkoren i punkt 2 är uppfyllda.

2. Ett jämförelseverktyg i den mening som avses i punkt 1 ska

a) vara operativt fristående från dem som tillhandahåller sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 och säkerställa att tjänsteleverantörer behandlas lika i sökresultaten,

b) tydligt ange identiteten på jämförelseverktygets ägare och operatörer,

c) ange de tydliga och objektiva kriterier på vilka jämförelsen grundas,

d) använda klart och entydigt språk,

e) erbjuda korrekt och aktuell information samt ange tidpunkten för den senaste uppdateringen,

f) vara tillgänglig för varje tillhandahållare av den obligatoriska försäkring som avses i artikel 3, göra den relevanta informationen tillgänglig, omfatta ett brett urval av erbjudanden som täcker en betydande del av marknaden för motorfordonsförsäkringar, och, om den information som visas inte ger en fullständig översikt över den marknaden, ge användaren tydlig information om detta innan resultaten visas,

g) erbjuda en ändamålsenlig funktion för rapportering av felaktig information,

h) innehålla en förklaring om att priserna är baserade på lämnade uppgifter och inte är bindande för försäkringsföretagen."

17. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"1a. Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag eller andra enheter är skyldiga att lämna den information som avses i punkt 1 a i, ii och iii till informationscentrumen och att informera dem när en försäkring förfaller eller på annat sätt inte längre täcker ett fordon med registreringsnummer."

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

"6. Den behandling av personuppgifter som följer av punkterna 1–5 ska göras i enlighet med förordning (EU) 2016/679."

18. Följande artikel ska införas:

"Artikel 25a

Skydd av skadelidande beträffande skador till följd av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den medlemsstat där de är bosatta i händelse av ett försäkringsföretags insolvens

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, i de fall som avses i artikel 20.1, minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten, för sakskador eller personskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då

a) försäkringsföretaget försatts i konkurs, eller

b) försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG.

2. Varje medlemsstat ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att det organ som avses i punkt 1 förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande i enlighet med bestämmelserna i punkt 10 när ersättning ska betalas i situationer som avses i punkt 1 a och b. Dessa åtgärder kan omfatta krav på att lämna ekonomiska bidrag, under förutsättning att de endast åläggs försäkringsföretag som har auktoriserats av den medlemsstat som fastställer kraven.

3. Utan att det påverkar eventuella skyldigheter enligt artikel 280 i direktiv 2009/138/EG ska varje medlemsstat, när en behörig domstol eller annan behörig myndighet fattar beslut om att inleda förfaranden som avses i punkt 1 a eller b avseende ett försäkringsföretag vars hemmedlemsstat är den medlemsstaten, säkerställa att det beslutet offentliggörs. Det organ som avses i punkt 1 och som är etablerat i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska säkerställa att alla organ som avses i punkt 1 och alla ersättningsorgan som avses i artikel 24 i alla medlemsstater omgående underrättas om det beslutet.

4. Den skadelidande får framställa ersättningsanspråk direkt till det organ som avses i punkt 1.

5. Vid mottagande av ersättningsanspråket ska det organ som avses i punkt 1 underrätta motsvarande organ i försäkringsföretagets hemmedlemsstat, det ersättningsorgan som avses i artikel 24 i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat och det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, enligt definitionerna i artikel 268.1 e respektive 268.1 f i direktiv 2009/138/EG, om att det har mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande.

6. Det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, ska underrätta det organ som avses i punkt 1 när det betalar ut ersättning eller bestrider ansvar avseende ett ersättningsanspråk som även har mottagits av det organ som avses i punkt 1.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1, på grundval av bland annat information som på dess begäran har lämnats av den skadelidande, till den skadelidande lämnar ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar i enlighet med andra stycket i den här punkten, i överensstämmelse med tillämplig nationell rätt, inom tre månader från den dag då den skadelidande framställt sitt ersättningsanspråk till organet.

Vid tillämpning av första stycket ska organet

a) lämna ett motiverat ersättningsanbud, om det har fastställt att det är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, att ersättningsanspråket inte bestrids och att skadeersättningen helt eller delvis har beräknats,

b) lämna ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om det har fastställt att det inte är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, eller om ansvaret bestrids eller inte tydligt har fastställts eller om skadeersättningen inte har beräknats fullständigt.

8. Om ersättning ska betalas i enlighet med punkt 7 andra stycket a ska det organ som avses i punkt 1 betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom tre månader från det att den skadelidande har godtagit det motiverade ersättningsanbud som avses i punkt 7 andra stycket a.

Om skadeersättningen endast delvis har beräknats ska kraven avseende den betalning av ersättning som avses i första stycket vara tillämpliga på den delvis beräknade skadan, och från tidpunkten för godtagande av motsvarande motiverade ersättningsanbud.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1 har samtliga befogenheter och behörigheter som krävs för att i rätt tid kunna samarbeta med andra sådana organ i andra medlemsstater, med organ som inrättats eller auktoriserats enligt artiklarna 10a och 24 i samtliga medlemsstater och med andra berörda parter, inbegripet ett försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, dess skaderegleringsrepresentant eller rekonstruktör eller förvaltare, och medlemsstaternas nationella behöriga myndigheter, vid alla stadier i det förfarande som avses i den här artikeln. Sådant samarbete ska innefatta att begära, ta emot och lämna information, inbegripet uppgifter avseende specifika ersättningsanspråk, där så är relevant.

10. Om hemmedlemsstaten för det försäkringsföretag som avses i punkt 1 inte är den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, ska det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, och som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8, ha rätt att begära full ersättning för det belopp som betalats i form av ersättning från det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat.

Det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska utföra betalningen till det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8 inom rimlig tid som inte överstiger sex månader, såvida inte annat skriftligen har avtalats av dessa organ, efter det att organet har mottagit ett sådant ersättningsanspråk.

Det organ som har lämnat ersättning enligt första stycket ska överta en skadelidandes rättigheter gentemot den person som orsakade olyckan eller dennes försäkringsföretag, med undantag för den skadelidandes rättigheter gentemot försäkringsinnehavaren eller annan försäkrad person som orsakade olyckan om försäkringstagarens eller den försäkrade personens ansvar täcks av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som fastställts i någon annan medlemsstat.

11. Punkterna 1–10 ska inte påverka medlemsstaternas rätt att

a) betrakta ersättning som betalats av det organ som avses i punkt 1 som subsidiär eller ej,

b) införa regler om skadereglering för samma olycka mellan

i) det organ som avses i punkt 1,

ii) den person eller de personer som är ansvariga för olyckan,

iii) andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som är skyldiga att ersätta den skadelidande.

12. Medlemsstaterna får inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än de som anges i detta direktiv. Särskilt ska medlemsstaterna inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer krav på att den skadelidande ska kunna visa att den juridiska eller fysiska person som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

13. De organ som avses i punkt 1 eller de enheter som avses i andra stycket i den här punkten ska sträva efter att ingå en överenskommelse senast den 23 december 2023 om att genomföra denna artikel, beträffande deras uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandena enligt denna artikel.

I detta syfte ska varje medlemsstat senast den 23 juni 2023.

a) inrätta eller auktorisera det organ som avses i punkt 1 och bemyndiga det att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, eller

b) utse en enhet och bemyndiga den att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, som det organ som avses i punkt 1 kommer att bli part i när det har inrättats eller auktoriserats.

Kommissionen ska omedelbart underrättas om den överenskommelse som avses i första stycket.

Om den överenskommelse som avses i första stycket inte har ingåtts senast den 23 december 2023 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 28b för att fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som avses i punkt 1 har i fråga om ersättning."

19. (Berör inte den svenska versionen.)

20. Följande artikel ska införas:

"Artikel 26a

Information till skadelidande

Medlemsstater som inrättar eller auktoriserar olika ersättningsorgan enligt artiklarna 10.1, 10a.1, 24.1 och 25a.1 ska säkerställa att skadelidande har tillgång till nödvändig information om olika möjligheter att framställa ersättningsanspråk."

21. I artikel 28.1 ska följande stycke läggas till:

"Medlemsstaterna kan kräva sådan motorfordonsförsäkring som uppfyller kraven i detta direktiv för alla motorredskap som används på land, som inte omfattas av definitionen av *fordon* i artikel 1.1 och som inte omfattas av artikel 3."

22. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 28a

Kommitteförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av Europeiska försäkrings- och tjänstepensionskommittén, som inrättats genom kommissionens beslut 2004/9/EG (*). Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (**).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 28b

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 9.2 ges till kommissionen tills vidare från och med den 22 december 2021.

Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a.13 fjärde stycket och artikel 25a.13 fjärde stycket ges till kommissionen för en period på sju år från och med den 22 december 2021. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9.2, artikel 10a.13 fjärde stycket och artikel 25a.13 fjärde stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (***).

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 9.2, artikel 10a.13 fjärde stycket och artikel 25a.13 fjärde stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den inom en period på tre månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 28c

Utvärdering och översyn

1. Senast fem år efter respektive tillämpningsdatum för artiklarna 10a och 25a, enligt vad som avses i artikel 30 andra, tredje och fjärde styckena, ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hur de organ som avses i artiklarna 10a och 25a fungerar, hur de samarbetar och hur de finansieras. Rapporten ska om så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag. Vad gäller finansieringen av dessa organ ska rapporten åtminstone innehålla

a) en bedömning av ersättningsorganens finansieringskapacitet och finansieringsbehov i förhållande till deras potentiella ansvar, med beaktande av risken för insolvens för motorfordonsförsäkrare på medlemsstaternas marknader,

b) en bedömning av harmoniseringen av ersättningsorganens finansieringsstrategier,

c) om rapporten kompletteras med ett lagstiftningsförslag, en bedömning av hur bidragen påverkar premierna för motorfordonsförsäkringar.

2. Senast den 24 december 2030 ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet samt Europeiska ekonomiska och sociala kommittén med en utvärdering av genomförandet av detta direktiv, med undantag för de aspekter som hänför sig till den utvärdering som avses i punkt 1, inbegripet följande:

a) Tillämpningen av detta direktiv med avseende på den tekniska utvecklingen, särskilt när det gäller autonoma och halvautonoma fordon.

b) Om direktivets tillämpningsområde är tillräckligt, med hänsyn till de olycksrisker som olika motorfordon utgör.

c) En bedömning av ändamålsenligheten hos de system för informationsutbyte som används för försäkringskontroll i gränsöverskridande situationer, vid behov även en bedömning av möjligheten att i sådana fall använda befintliga system för informationsutbyte och, under alla omständigheter, en analys av syftet med systemen för informationsutbyte och en bedömning av kostnaderna för dem.

d) Försäkringsföretagens användning av system där premierna påverkas av de försäkrades intyg om skadehistorik, bland annat *bonus-malus*-system eller *bonus för skadefria år*.

Denna rapport ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

(*) Kommissionens beslut 2004/9/EC av den 5 november 2003 om att inrätta Europeiska försäkrings- och tjänstepensionskommittén (EUT L 3, 7.1.2004, s. 34).
(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).
(***) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

23. I artikel 30 ska följande stycken läggas till:

"Artikel 10a.1–10a.12 ska tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 10a.13 första stycket eller från dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 10a.13 fjärde stycket.

Artikel 25a.1–25a.12 ska tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 25a.13 första stycket eller från dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 25a.13 fjärde stycket.

Artiklarna 10a.1–10a.12 och 25a.1–25a.12 ska dock inte tillämpas före den 23 december 2023.

Artikel 16 andra stycket andra meningen och tredje, fjärde och femte styckena ska tillämpas från och med den 23 april 2024 eller från tillämpningsdatumet för den genomförandeakt från kommissionen som avses i artikel 16 sjätte stycket, beroende på vilket datum som infaller sist."

Artikel 2

Införlivande

1. Senast den 23 december 2023 ska medlemsstaterna anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 23 december 2023.

Med avvikelse från första stycket i denna punkt, ska medlemsstaterna senast den 23 June 2023 anta de bestämmelser som är nödvändiga för att följa ändringarna i artikel 1.8 och 1.18 i det här direktivet med avseende på artikel 10a.13 andra stycket respektive artikel 25a.13 andra stycket i direktiv 2009/103/EG.

När en medlemsstat antar de bestämmelser som avses i denna punkt ska de innehålla en hänvisning till det här direktivet eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av det här direktivet.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 24 november 2021.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
D. M. SASSOLI	A. LOGAR
Ordförande	*Ordförande*

Uttalande från kommissionen

Kommissionen är fast besluten att försvara en hög skyddsnivå för skadelidande inom ramen för direktivet om motorfordonsförsäkring. Vårt mål är att säkerställa att skadelidande, även i gränsöverskridande situationer, får ersättning så snabbt som möjligt och inte omfattas av oproportionella förfarandekrav som kan hindra deras tillgång till ersättning. Hur effektiv ersättningen är beror till stor del på om den ges i rätt tid. Vi noterar i detta avseende de farhågor som Europaparlamentet upprepade gånger uttryckt när det gäller skillnader mellan medlemsstaterna i fråga om preskriptionstider, dvs. den relevanta tidsperiod under vilken en skadelidande kan väcka talan. Kommissionen kommer att behandla denna fråga noggrant och undersöka möjliga rättsmedel för att ytterligare stärka skyddet av brottsoffer, om det skulle finnas bevis för att åtgärder på unionsnivå är motiverade.

7.10.2009 SV Europeiska unionens officiella tidning L 263/11

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/103/EG

av den 16 september 2009

om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

(kodifierad version)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [1],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget [2], och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet [3], rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon [4], rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon [5], Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) [6] har ändrats flera gånger på väsentliga punkter [7]. För att skapa klarhet och överskådlighet bör dessa fyra direktiv samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon [8] kodifieras.

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

(3) Varje medlemsstat bör vidta de åtgärder som är ändamålsenliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.

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

[1] EUT C 224, 30.8.2008, s. 39.
[2] Europaparlamentets yttrande av den 21 oktober 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 13 juli 2009.
[3] EGT L 103, 2.5.1972, s. 1.
[4] EGT L 8, 11.1.1984, s. 17.
[5] EGT L 129, 19.5.1990, s. 33.
[6] EGT L 181, 20.7.2000, s. 65.
[7] Se bilaga I del A.
[8] EUT L 149, 11.6.2005, s. 14.

(5) Utan avsteg från det allmänna kriteriet att det är registreringsskylten som avgör inom vilket territorium fordonet ska anses vara normalt hemmahörande, bör en specialbestämmelse införas för olyckor som vållas av fordon utan registreringsskylt eller med en registreringsskylt som inte, eller inte längre, tillhör fordonet. I sådana fall, och endast i skaderegleringssyfte, bör det territorium där olyckan inträffade anses vara det territorium inom vilket fordonet är normalt hemmahörande.

(6) Ett förbud mot systematiska kontroller av innehav av motorfordonsförsäkring bör gälla fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstat. Endast icke-systematiska kontroller som inte är diskriminerande och som utförs inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll får tillåtas.

(7) Kontroll av gröna kort för fordon, som är normalt hemmahörande i en medlemsstat och som passerar in på en annan medlemsstats territorium, kan avskaffas genom en överenskommelse mellan de nationella försäkringsbyråerna, varigenom varje försäkringsbyrå garanterar ersättning enligt den nationella lagstiftningen för förlust eller skada som berättigar till ersättning och som orsakats inom dess territorium av ett sådant fordon, oavsett om detta är försäkrat eller ej.

(8) En sådan överenskommelse om garanti förutsätter att alla motorfordon som är hemmahörande i gemenskapen och som färdas inom gemenskapens territorium är försäkrade. Varje medlemsstats nationella lagstiftning bör därför innehålla bestämmelser om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon. Denna försäkring ska gälla inom hela gemenskapen.

(9) Det regelsystem som ställs upp i detta direktiv bör även kunna omfatta fordon som är normalt hemmahörande i ett tredjeland med vilket de nationella byråerna i medlemsstaterna träffar en motsvarande överenskommelse.

(10) Medlemsstaterna bör kunna förordna om undantag från det allmänna kravet på obligatorisk försäkring när det gäller fordon tillhöriga särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. Vid olyckor som orsakats av dessa fordon bör den medlemsstat som förordnar om undantag utse en myndighet eller ett organ som ersätter skadelidande vid olyckor i en annan medlemsstat. Inte endast skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon utomlands bör erhålla vederbörlig ersättning, utan även skadelidande vid olyckor som sker i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, oberoende av om de är bosatta på den statens territorium eller inte. Dessutom bör medlemsstaterna se till att den förteckning över personer som är befriade från försäkringsplikt och de myndigheter eller organ som ansvarar för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av sådana fordon meddelas kommissionen för offentliggörande.

(11) En medlemsstat bör kunna göra undantag från det allmänna kravet på obligatorisk motorfordonsförsäkring när det gäller vissa slag av fordon eller vissa fordon med särskild registreringsskylt. I detta fall får de andra medlemsstaterna vid inresan på deras territorium kräva innehav av ett giltigt grönt kort eller att en gränsförsäkring tecknats för att garantera ersättning till skadelidande vid en olycka som dessa fordon kan orsaka på deras territorium. Eftersom avskaffandet av gränskontroller inom gemenskapen inte gör det möjligt att säkerställa att fordon som korsar gränsen har försäkringsskydd, kan ersättning därför inte garanteras för skadelidande vid olyckor som vållas utomlands. Det bör dessutom säkerställas att skadelidande får vederbörlig ersättning inte endast vid olyckor som orsakats av dessa fordon utomlands utan även vid olyckor i den medlemsstaten där fordonet är normalt hemmahörande. I detta syfte bör medlemsstaterna behandla skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon på samma sätt som skadelidande vid de olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon. Ersättning av skadelidande vid olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon bör betalas av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan ägde rum. Vid utbetalning till skadelidande vid olyckor med fordon för vilka undantaget tillämpas bör skadeersättningsorganet ha ett ersättningskrav mot skadeersättningsorganet i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande. Sedan denna möjlighet till undantag genomförts och tillämpats under en viss period bör kommissionen mot bakgrund av erfarenheterna därav vid behov lägga fram förslag som syftar till att ersätta det eller upphäva det.

(12) Medlemsstaternas skyldighet att se till att försäkringen omfattar åtminstone vissa minimibelopp utgör ett viktigt inslag för att säkerställa skydd av skadelidande. Minimibeloppet för täckning av personskador bör beräknas så att full och rättvis ersättning utgår till skadelidande med mycket svåra skador, under beaktande av att olyckor med flera skadelidande är ovanliga och att antalet olyckor där flera skadelidande fått mycket svåra skador vid ett och samma tillbud är lågt. Det bör finnas ett minimibelopp för varje skadelidande eller för varje skadehändelse. För att underlätta införandet av dessa minimibelopp bör en övergångsperiod fastställas. En tidsfrist som är kortare än denna övergångsperiod bör finnas, där medlemsstaterna bör kunna öka beloppen till åtminstone hälften av nivåerna.

(13) För att säkerställa att minimibeloppet för täckningskapaciteten inte urholkas med tiden bör en klausul om regelbunden översyn finnas, varvid man bör använda som referens det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) som offentliggörs av Eurostat i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2494/95 av den 23 oktober 1995 om harmoniserade konsumentprisindex [1]. Förfarandet för en sådan översyn bör också fastställas.

(14) Det är nödvändigt att införa bestämmelser om ett organ som garanterar att skadelidande inte blir utan ersättning, när det fordon som orsakat skadan är oförsäkrat eller oidentifierat. Det är viktigt att den skadelidande får möjlighet att direkt och i första hand vända sig till detta organ. Medlemsstaterna bör emellertid ha möjlighet att förordna om vissa begränsade undantag beträffande utbetalning av ersättning från detta organ och att ersättning för sakskador orsakade av oidentifierade fordon ska begränsas eller innehållas, detta med hänsyn till risken för bedrägeri.

(15) Det ligger i de skadelidandes intresse att rättsverkningarna av särskilda friskrivningsklausuler begränsas till förhållandet mellan försäkringsgivaren och den person som varit vållande till olyckshändelsen. För fall då ett fordon stulits eller tillgripits med våld får medlemsstaterna föreskriva att ersättning ska utbetalas av det ovannämnda organet.

(16) För att lätta den ekonomiska bördan för detta organ får medlemsstaterna införa bestämmelser om viss självrisk i de fall organet svarar för ersättning för sakskador orsakade av oförsäkrade fordon eller, där det är motiverat, fordon som stulits eller tillgripits med våld.

(17) Möjligheten att välja att begränsa eller hindra berättigade ersättningar till skadelidande med motiveringen att fordonet inte identifierats bör inte kunna tillämpas om organet har utbetalt ersättning för betydande personskador till en skadelidande från den olycka där sakskadan uppstod. Medlemsstaterna kan, i fråga om sakskador, föreskriva en självrisk för den skadelidande upp till den nivå som fastställs i detta direktiv. Villkoren för att personskador ska betraktas som betydande bör fastställas enligt lagar och andra författningar i den medlemsstat där olyckan inträffar. Vid fastställandet av dessa villkor får medlemsstaten beakta bland annat om skadan har krävt sjukhusvård.

(18) När en olyckshändelse orsakas av ett oförsäkrat fordon har organ som ersätter skadelidande vid olyckor orsakade av fordon som inte är försäkrade eller kan identifieras bättre möjligheter än den skadelidande att göra krav gällande mot den som vållat skadan. Det finns därför anledning att föreskriva att organet inte ska kunna kräva att den skadelidande, för att denne ska få ersättning, kan visa att den som vållat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala.

(19) I händelse av tvist mellan det organ som avses ovan och en försäkringsgivare som meddelar ansvarsförsäkring, om vem av dessa som ska ersätta den skadelidande, bör medlemsstaterna, för att undvika att betalning av ersättning till den skadelidande fördröjs, se till att en av dessa har att i första hand svara för betalning av ersättning i avvaktan på att tvisten löses.

(20) De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras jämförbar behandling, oavsett var inom gemenskapen skadan inträffar.

(21) Familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är ansvarig bör beredas samma skydd som annan tredje man, i vart fall beträffande personskador.

(22) Personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter, vilka är den minst skyddade parten vid olyckor, bör omfattas av den obligatoriska försäkringen för det fordon som är inblandat i olyckan om de skadelidande är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. Denna bestämmelse ska inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller nivån på skadestånden vid en enskild olycka enligt nationell lagstiftning.

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

(24) All obligatorisk fordonsförsäkring bör omfatta hela gemenskapens territorium.

[1] EGT L 257, 27.10.1995, s. 1.

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

(26) I den försäkrades intresse bör varje försäkringsavtal vara sådant att en och samma premie ger det skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande, om detta skydd är högre.

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

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

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

(30) Rätten att åberopa försäkringsavtalet och rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget är av stor betydelse för skyddet av personer som skadas i varje slag av trafikolycka. För att underlätta snabb och effektiv skadereglering och för att kostsamma rättsliga förfaranden så långt möjligt ska kunna undvikas bör en rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen utsträckas till alla som drabbas av trafikolyckor.

(31) För att ge ett tillräckligt skydd av skadelidande vid trafikolyckor bör ett förfarande med motiverat ersättningsanbud utsträckas till att omfatta varje slag av trafikolycka. Samma förfarande bör också gälla på motsvarande sätt om olyckan behandlas via systemet av nationella försäkringsbyråer.

(32) Enligt artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område ([1]), jämförd med artikel 9.1 b i samma förordning, kan den skadelidande framställa sitt krav till den ansvariga partens försäkringsbolag i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.

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

(34) Skadelidande som drabbas av förlust eller skada till följd av en olycka med motorfordon som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och som inträffar i en annan stat än den där de är bosatta bör kunna få möjlighet att i den medlemsstat där de är bosatta framställa ersättningskrav mot en skaderegleringsrepresentant som utsetts där av den ansvariga partens försäkringsföretag. Denna lösning skulle göra det möjligt att handlägga en skada som uppstår utanför den medlemsstat där den skadelidande är bosatt genom ett förfarande som denne är förtrogen med.

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

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

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

([1]) EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

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

(39) Ett av villkoren för tillträde till och bedrivande av sådan försäkringsverksamhet som omfattas av klass 10 i punkt A i bilagan till rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring [1], utom fraktförares ansvar, bör vara att försäkringsföretaget utser representanter med ansvar för skaderegleringen. Detta villkor bör därför omfattas av den övergripande officiella auktorisation som beviljas av myndigheterna i den medlemsstat där försäkringsföretaget etablerar sitt huvudkontor, enligt avdelning II i direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring samt om ändring av direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring) [2]. Detta villkor bör gälla även för försäkringsföretag som har sitt huvudkontor utanför gemenskapen men som har fått en auktorisation som ger dem tillträde till att bedriva försäkringsverksamhet i en av gemenskapens medlemsstater.

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

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

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

(43) I de skadelidandes intresse bör medlemsstaterna inrätta informationscentrum för att se till att information om varje olycka där ett motorfordon är inblandat snabbt blir tillgänglig. Dessa informationscentrum bör också förse de skadelidande med information om skaderegleringsrepresentanterna. Det är nödvändigt att dessa centrum samarbetar med varandra och snabbt besvarar förfrågningar om information om skaderegleringsrepresentanter från informationscentrum i andra medlemsstater. Det verkar lämpligt att sådana centra hämtar in information om när försäkringsskyddet faktiskt har slutat gälla, men inte om när det ursprungliga försäkringsavtalet löper ut om avtalet har förlängts därför att det inte sagts upp.

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

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

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

[1] EGT L 228, 16.8.1973, s. 3.
[2] EGT L 228, 11.8.1992, s. 1.
[3] EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

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

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

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

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

(51) Även om medlemsstaterna får föreskriva att anspråket mot skadeersättningsorganet kan vara subsidiärt bör den skadelidande inte vara skyldig att framställa anspråk mot den som bär ansvaret för olyckan innan anspråket framställs mot skadeersättningsorganet. Den skadelidandes ställning bör i detta fall vara åtminstone densamma som i samband med anspråk mot garantifonden.

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

(53) Om det är omöjligt att identifiera försäkringsgivaren för fordonet bör det föreskrivas att den som slutligen ska utge det belopp som betalats ut som ersättning till den skadelidande ska vara den garantifond som finns i den medlemsstat där det icke försäkrade fordon, vars användning orsakat olyckan, är normalt hemmahörande. Om det inte är möjligt att identifiera fordonet måste bestämmelser införas så att den som slutligen ska utge beloppet är den garantifond som finns i den medlemsstat där olyckan skett.

(54) Detta direktiv får inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som anges i bilaga I del B.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *fordon:* varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat,

2. *skadelidande:* personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon,

3. *nationell försäkringsbyrå:* en branschorganisation som bildats enligt rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa och som inom ett land omfattar försäkringsföretag som har auktorisation avseende ansvarsförsäkring för motorfordon,

4. *territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande:*

   a) territoriet för den stat med vars registreringsskylt fordonet är försett, oavsett om skylten är permanent eller tillfällig, eller

   b) i de fall där registrering inte krävs för ett visst slags fordon men fordonet ska vara försett med en försäkringsskylt eller ett märke motsvarande en registreringsskylt: den stats territorium där försäkringsskylten eller märket utfärdas, eller

   c) i de fall där varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke krävs för särskilda slags fordon, den stats territorium inom vilket den person som har hand om fordonet har sin stadigvarande bostad, eller

d) i de fall där fordon som saknar registreringsskylt eller har en registreringsskylt som inte, eller inte längre, motsvarar fordonet blivit inblandade i en olycka, den stats territorium inom vilket olyckan inträffade, när det gäller skadereglering enligt artikel 2 a eller enligt artikel 10,

5. *grönt kort:* ett internationellt försäkringsbevis utfärdat av en nationell försäkringsbyrå enligt rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa,

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

7. *etableringsställe:* ett försäkringsföretags huvudkontor, agentur eller filial, enligt definitionen i artikel 2 c i rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster [1].

Artikel 2

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i artiklarna 4, 6, 7 och 8 är tillämpliga för fordon som normalt är hemmahörande inom en medlemsstats territorium

a) efter det att en överenskommelse träffats mellan de nationella försäkringsbyråerna enligt vilken varje nationell byrå garanterar att det i överensstämmelse med dess nationella lagstiftning om obligatorisk försäkring sker skadereglering avseende olyckshändelser inom dess territorium orsakade av fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium, oavsett om sådana fordon är försäkrade eller ej,

b) från den dag som fastställs av kommissionen, sedan denna i nära samarbete med medlemsstaterna förvissat sig om att en sådan överenskommelse träffats,

c) under den tid överenskommelsen gäller.

Artikel 3

Obligatorisk försäkring av motorfordon

Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket.

Varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är lämpliga för att försäkringsavtalet ska täcka även följande:

a) Förlust eller skada som orsakas inom en annan medlemsstats territorium, enligt där gällande lag.

b) Förlust eller skada som orsakas medborgare i medlemsstaterna vid direkt färd mellan två territorier i vilka fördraget gäller, om det inte finns någon nationell försäkringsbyrå som är ansvarig för det territorium som passeras. I ett sådant fall ska förlusten eller skadan täckas enligt den lag om obligatorisk försäkring som gäller i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Den försäkring som avses i första stycket ska obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.

Artikel 4

Kontroll av försäkringar

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

Artikel 5

Undantag från obligatorisk försäkring av motorfordon

1. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. En lista över sådana personer ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

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

[1] EGT L 172, 4.7.1988, s. 1.

Särskilt ska staten ange vilken myndighet i den stat där förlust eller skada uppkommer som, i enlighet med det landets lag, svarar för ersättning till skadelidande i fall då bestämmelserna i artikel 2 a inte kan tillämpas.

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

Kommissionen ska offentliggöra listan.

2. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. En lista över sådana fordonsslag och fordon ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

I det fallet ska medlemsstaterna se till att sådana fordon som avses i första stycket behandlas på samma sätt som fordon för vilka sådan försäkringsskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Den garantifond i den medlemsstat där olyckan inträffat kan kräva ersättning från den garantifond i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Från och med den 11 juni 2010 ska medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet och den praktiska tillämpningen av detta led.

Efter att ha gått igenom rapporterna ska kommissionen vid behov lägga fram förslag om att ersätta eller upphäva detta undantag.

Artikel 6

Nationell försäkringsbyrå

Varje medlemsstat ska se till att, när en olyckshändelse orsakats inom dess territorium av ett fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, den nationella försäkringsbyrån, oavsett den skyldighet som följer av första strecksatsen i artikel 2a, erhåller

a) upplysning om var fordonet är normalt hemmahörande och om dess registreringsnummer, om sådant finns,

b) upplysning, så långt möjligt, om fordonets försäkring, i den mån sådana uppgifter framgår av grönt kort som innehas av den som omhänderhar fordonet, och i den utsträckning dessa uppgifter krävs av den medlemsstat inom vars territorium fordonet är normalt hemmahörande.

Varje medlemsstat ska också se till att försäkringsbyrån översänder den information som avses i leden a och b till den nationella försäkringsbyrån i den stat inom vars territorium fordonet som avses i första stycket normalt är hemmahörande.

KAPITEL 2

BESTÄMMELSER RÖRANDE FORDON SOM ÄR NORMALT HEMMAHÖRANDE INOM ETT TREDJELANDS TERRITORIUM

Artikel 7

Nationella åtgärder rörande fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjelands territorium

Varje medlemsstat ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att fordon, som är normalt hemmahörande inom ett tredjelands territorium och som passerar in på ett territorium där fördraget gäller, inte brukas inom statens territorium, om förlust eller skada som orsakas av ett sådant fordon inte täcks av ansvarsförsäkring, som uppfyller kraven i de olika medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk sådan försäkring och har giltighet inom hela det territorium där fördraget gäller.

Artikel 8

Dokument rörande fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjelands territorium

1. Alla fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjelands territorium ska, innan de passerar in på det territorium där fördraget gäller, vara försedda med antingen ett giltigt grönt kort eller bevis om gränsförsäkring, som utvisar att de är försäkrade enligt artikel 7.

Dock ska fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjelands territorium behandlas som fordon som är normalt hemmahörande inom gemenskapen, om de nationella försäkringsbyråerna i samtliga medlemsstater var för sig garanterar att olyckshändelser som inträffar inom deras territorium och som orsakas av sådana fordon regleras enligt varje stats nationella lagstiftning om obligatorisk ansvarsförsäkring.

2. När kommissionen, i nära samarbete med medlemsstaterna, har konstaterat att garantier som omnämns i punkt 1 andra stycket har ställts, ska kommissionen bestämma från vilken dag och för vilka slag av fordon medlemsstaterna inte längre ska kräva att dokument som avses i punkt 1 första stycket ska uppvisas.

KAPITEL 3

MINIMIBELOPP SOM TÄCKS AV OBLIGATORISK FÖRSÄKRING

Artikel 9

Minimibelopp

1. Varje medlemsstat ska, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkringen som avses i artikel 3 ger ersättning med minst följande:

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

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

Medlemsstaterna får vid behov införa en övergångsperiod som sträcker sig till den 11 juni 2012 som längst för att anpassa minimibeloppen för försäkringstäckningen till de belopp som anges i första stycket.

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

Senast den 11 december 2009 ska medlemsstaterna höja garantierna till åtminstone hälften av den nivå som föreskrivs i första stycket.

2. Efter den 11 juni 2005 eller efter utgången av någon av de övergångsperioder som avses i punkt 1 första strecksatsen ska de belopp som anges i samma punkt ses över vart femte år, med hänsyn till det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) enligt förordning (EG) nr 2494/95.

Beloppen ska justeras automatiskt. Beloppen ska höjas med den procentuella förändring som anges i EKPI för den aktuella perioden, dvs. de fem år som omedelbart föregår översynen som avses i stycke 1, och rundas av uppåt till närmaste 10 000-tal EUR.

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

KAPITEL 4

ERSÄTTNING FÖR SAKSKADOR OCH PERSONSKADOR ORSAKADE AV OIDENTIFIERADE FORDON ELLER AV FORDON FÖR VILKA SÅDAN OBLIGATORISK FÖRSÄKRING SOM AVSES I ARTIKEL 3 INTE TECKNATS

Artikel 10

Ersättningsansvarigt organ

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen ska ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 inte tecknats.

Bestämmelserna i första stycket ska inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de personer som är ansvariga för olyckshändelsen och andra försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som ska ersätta den skadelidande för samma skada. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

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

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

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

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

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

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

Artikel 11

Tvister

I händelse av tvist mellan det organ som avses i artikel 10.1 och den försäkringsgivare som meddelat ansvarsförsäkringen, om vem som ska betala ersättning till den skadelidande, ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att en av dessa parter ska ha skyldighet att i första hand svara för betalning av ersättning till den skadelidande utan fördröjning.

Om det blir slutligt avgjort att den andre parten skulle ha betalat hela eller en del av ersättningen, ska denna part återbetala det ifrågavarande beloppet till den part som har betalat.

KAPITEL 5

SPECIFIKA KATEGORIER AV SKADELIDANDE, UTESLUTNINGSKLAUSULER, ENGÅNGSPREMIE, FORDON SOM AVSÄNDS FRÅN EN MEDLEMSSTAT TILL EN ANNAN

Artikel 12

Specifika kategorier av skadelidande

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13.1 andra stycket, ska den försäkring som avses i artikel 3 omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

2. Familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka, och vars ansvarighet omfattas av en sådan försäkring som avses i artikel 3, får inte på grund av sådan släktskap undantas från försäkringsskydd för personskador.

3. Den försäkring som avses i artikel 3 ska omfatta personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt.

Denna artikel ska inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.

Artikel 13

Uteslutningsklausuler

1. Varje medlemsstat ska vidta alla de åtgärder som är lämpliga för att bestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som utfärdats i enlighet med artikel 3 inte, såvitt avser tillämpningen av den artikeln, ska tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka, om dessa föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

a) personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,

b) personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet,

c) personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.

Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket a får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

Medlemsstaterna ska kunna avstå från att tillämpa bestämmelserna i första stycket beträffande olyckshändelser som inträffar inom deras territorium, om och i den utsträckning den skadelidande kan erhålla ersättning för skadan från ett socialförsäkringsorgan.

2. Om ett fordon har stulits eller tillgripits med våld, får medlemsstaterna föreskriva att det organ som avses i artikel 10.1 ska betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i denna artikel. Om fordonet är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, kan detta organ inte framställa krav mot något organ i den medlemsstaten.

Medlemsstater som föreskriver att det organ som avses i artikel 10.1 ska betala ersättning i de fall där fordonet har stulits eller tillgripits med våld, får beträffande sakskador bestämma en självrisk om högst 250 EUR, som den skadelidande har att svara för.

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

Artikel 14

Engångspremie

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att all obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon ska

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

b) på grundval av denna enda premie tillförsäkra det skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning, eller det skydd som krävs enligt lagstiftningen i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, om detta är högre.

Artikel 15

Fordon som avsänds från en medlemsstat till en annan

1. Med avvikelse från artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357/EEG ska, när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter att köparen accepterar mottagandet av fordonet, för en period av 30 dagar, trots att fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten.

2. Om fordonet är inblandat i en olycka under den tidsperiod som nämns i punkt 1 och inte är försäkrat, ska det organ i införselmedlemsstaten som avses i artikel 10.1 vara ersättningsskyldigt i enlighet med artikel 9.

KAPITEL 6

INTYG, SJÄLVRISK, DIREKTANSPRÅK

Artikel 16

Intyg om tredje mans skadeståndskrav

Medlemsstaterna ska se till att försäkringstagaren ska ha rätt att när som helst begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav i samband med det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav.

Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg ska förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

Artikel 17

Självrisk

Försäkringsföretag ska inte tillämpa självrisk gentemot den skadelidande parten i en olycka när det gäller den försäkring som avses i artikel 3.

Artikel 18

Direktanspråk

Medlemsstaterna ska se till att skadelidande parter vid olyckor vållade av ett fordon som omfattas av försäkring enligt artikel 3 har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.

KAPITEL 7

SKADEREGLERING AV ALLA FORMER AV OLYCKOR ORSAKADE AV FORDON SOM OMFATTAS AV FÖRSÄKRING I ENLIGHET MED ARTIKEL 3

Artikel 19

Förfarande för skadereglering

Medlemsstaterna ska införa det förfarande som avses i artikel 22 för skadereglering av alla former av olyckor orsakade av fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.

Vid olyckor som får regleras genom det system av nationella försäkringsbyråer som föreskrivs i artikel 2 ska medlemsstaterna införa samma förfarande som i artikel 22.

Vid tillämpningen av detta förfarande ska varje hänvisning till försäkringsföretag uppfattas som en hänvisning till nationell försäkringsbyrå.

Artikel 20

Särskilda bestämmelser om ersättning till följd av olyckor som inträffat i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad

1. Syftet med artiklarna 20–26 är att fastställa särskilda bestämmelser tillämpliga på skadelidande som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad och som har orsakats genom användning av fordon som är försäkrade och normalt är hemmahörande i en medlemsstat.

Utan att det påverkar tillämpningen av tredjelands lagstiftning om civilrättsligt ansvar och internationell privaträtt ska dessa bestämmelser också tillämpas på skadelidande som är bosatta i en medlemsstat och som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av olyckor som inträffar i tredjeland vars nationella försäkringsbyråer är anslutna till gröna kort-systemet när sådana olyckor orsakas genom användning av fordon som är försäkrade och normalt hemmahörande i en medlemsstat.

2. Artiklarna 21 och 24 ska gälla endast vid olyckor som har orsakats genom användning av ett fordon som är

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

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

Artikel 21

Skaderegleringsrepresentanter

1. Varje medlemsstat ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla försäkringsföretag som täcker de risker som klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktförares ansvar, utser en skaderegleringsrepresentant i varje medlemsstat utom den där de fick sin officiella auktorisation.

Skaderegleringsrepresentanten ska ha ansvaret för att handlägga och reglera ersättningsanspråk som uppstår genom olyckor i sådana fall som avses i artikel 20.1.

Skaderegleringsrepresentanten ska vara bosatt eller etablerad i den medlemsstat där han är utsedd.

2. Valet av skaderegleringsrepresentanter ska överlåtas till försäkringsbolaget.

Medlemsstaterna får inte inskränka denna valmöjlighet.

3. Skaderegleringsrepresentanten kan arbeta för ett eller flera försäkringsbolag.

4. Skaderegleringsrepresentanten ska vid sådana ersättningsanspråk samla in all nödvändig information med anknytning till regleringen av anspråken och vidta nödvändiga åtgärder för att förhandla fram en reglering av anspråken.

Kravet på att en skaderegleringsrepresentant ska utses ska inte frånta den skadelidande eller dennes försäkringsföretag rätten att väcka talan direkt mot den som har orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag.

5. Skaderegleringsrepresentanterna ska ha tillräckliga befogenheter för att företräda försäkringsföretaget gentemot skadelidande i sådana fall som avses i artikel 20.1 och för att tillmötesgå deras anspråk till fullo.

De måste kunna behandla ärendet på det eller de språk som är officiella i den medlemsstat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

6. Utnämning av en skaderegleringsrepresentant ska inte i sig innebära att en filial öppnas enligt artikel 1 b i direktiv 92/49/EEG och skaderegleringsrepresentanten ska inte anses vara ett etableringsställe enligt artikel 2 c i direktiv 88/357/EEG eller, ett etableringsställe enligt förordning (EG) nr 44/2001.

Artikel 22

Förfarande vid ersättningsanspråk

Medlemsstaterna ska föreskriva en skyldighet som, åtföljd av lämpliga effektiva och systematiska, ekonomiska eller motsvarande administrativa sanktioner, innebär att, inom tre månader från den dag när den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk antingen direkt till försäkringsföretaget för den som har orsakat olyckan eller till dess skaderegleringsrepresentant,

a) försäkringsföretaget för den som har orsakat olyckan eller detta företags skaderegleringsrepresentant är skyldig att lämna ett motiverat ersättningsanbud i sådana fall då ansvaret inte bestrids och skadeersättningen har beräknats, eller

b) det försäkringsföretag som ersättningsanspråket ställts till eller detta företags skaderegleringsrepresentant är skyldig att lämna ett motiverat svar på vad som anförts i anspråket i sådana fall då ansvaret bestrids eller inte klart har fastställts eller skadeersättningen inte har beräknats fullständigt.

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

Artikel 23

Informationscentrum

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

a) föra ett register över

i) registreringsnummer för motorfordon som är normalt hemmahörande inom den ifrågavarande statens territorium,

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

iii) försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för användningen av fordon för de risker som klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktförares ansvar, och de skaderegleringsrepresentanter som försäkringsföretaget har utsett i enlighet med artikel 21 i detta direktiv och vars namn ska meddelas informationscentrumet i enlighet med punkt 2 i denna artikel,

iv) listan över de fordon som i varje medlemsstat har undantagits från skyldigheten att omfattas av ansvarsförsäkring enligt bestämmelserna i artikel 5.1 och 5.2,

v) när det gäller de fordon som avses i punkt iv

— namnet på den myndighet eller det organ som utses enligt artikel 5.1 tredje stycket att svara för ersättning till skadelidande i fall när förfarandet i artikel 2.2 a inte är tillämpligt, om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.1 första stycket,

— namnet på det organ som täcker fordonet i den medlemsstat där det är normalt hemmahörande, om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.2,

b) eller samordna sammanställningen och spridningen av dessa uppgifter, samt

c) hjälpa behöriga personer att erhålla den information som omnämns i led a i–v.

Den information som avses i led a i, ii och iii ska arkiveras i sju år efter det att fordonet har upphört att vara registrerat eller försäkringsavtalet har upphört att gälla.

2. Försäkringsföretag som avses i punkt 1 a iii ska meddela informationscentrumen i samtliga medlemsstaters namn och adress på den skaderegleringsrepresentant som de har utsett i varje medlemsstat i enlighet med artikel 21.

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

a) Försäkringsföretagets namn och adress.

b) Försäkringsbrevets nummer.

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

Informationscentrumen ska samarbeta med varandra.

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

a) försäkringsföretaget, eller

b) fordonsregistret.

Om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.1 första stycket ska informationscentrumet meddela den skadelidande namnet på den myndighet eller det organ som enligt artikel 5.1 tredje stycket i det direktivet har utsetts att svara för ersättning till skadelidande i fall då förfarandet i artikel 2 a inte är tillämpligt.

Om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.2 ska informationscentrumet meddela den skadelidande namnet på det organ som täcker fordonet i det land där det är normalt hemmahörande.

5. Utan att det påverkar deras skyldigheter enligt ska medlemsstaterna se till att de informationscentrum som inrättats eller godkänts i enlighet med punkterna 1 och 4 ger den i dessa punkter angivna informationen till alla parter som varit inblandade i en trafikolycka orsakad av ett fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.

6. De personuppgifter som framkommer till följd av punkterna 1–5 ska behandlas i enlighet med sådana nationella bestämmelser som antagits enligt direktiv 95/46/EG.

Artikel 24

Skadeersättningsorgan

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller godkänna ett skadeersättningsorgan som ska ha ansvaret för att ersätta skadelidande i sådana fall som avses i artikel 20.1.

Sådana skadelidande får kräva ersättning från skadeersättningsorganet i den medlemsstat där de har sin stadigvarande bostad

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

b) om försäkringsföretaget har underlåtit att utse en skaderegleringsrepresentant i den medlemsstat i vilken den skadelidande har sin stadigvarande bostad i enlighet med artikel 20.1; i detta fall får skadelidande inte framföra ersättningsanspråk till skadeersättningsorganet, om de har framfört ett ersättningsanspråk direkt till försäkringsföretaget för det fordon vars användning orsakade olyckan och om de har mottagit ett motiverat svar inom tre månader efter det att de framförde anspråket.

Skadelidande får dock inte framföra ersättningsanspråk till skadeersättningsorganet, om de har vidtagit rättsliga åtgärder direkt mot försäkringsföretaget.

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

Skadeersättningsorganet ska omedelbart underrätta

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

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

c) den som orsakade olyckan, om denne är känd,

om att det har mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande och att det kommer att svara på anspråket inom två månader från det att detta framfördes.

Denna bestämmelse ska inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de personer som har orsakat olyckan och andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som ska ersätta den skadelidande med avseende på samma olycka. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än dem som anges i detta direktiv, bland annat krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

2. Det skadeersättningsorgan som har betalat ut ersättning till den skadelidande i den medlemsstat där denne har sin stadigvarande bostad ska ha rätt att av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där det försäkringsföretag som har utfärdat försäkringsbrevet är etablerat, kräva ersättning för det belopp som har betalats ut som ersättning.

Det senare organet ska överta den skadelidandes rättigheter mot den person som har orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag om skadeersättningsorganet i den medlemsstat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad har ersatt denne för förlusten eller skadan.

Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som har fastställts i någon annan medlemsstat.

3. Denna artikel får verkan

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

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

Artikel 25

Skadeersättning

1. Om det inte är möjligt att identifiera fordonet eller om det inom två månader från olyckan är omöjligt att identifiera försäkringsföretaget, kan den skadelidande ansöka om ersättning hos skadeersättningsorganet i den medlemsstat där han har sin stadigvarande bostad. Ersättningen ska lämnas i enlighet med artiklarna 9 och 10. Skadeersättningsorganet ska därefter, i enlighet med de villkor som anges i artikel 24.2, ha ett ersättningsanspråk

a) i de fall då försäkringsföretaget inte kan identifieras, mot garantifonden i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande,

b) i de fall då det rör sig om ett oidentifierat fordon, mot garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade,

c) i de fall då det rör sig om ett fordon från tredjeland, mot garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade.

2. Denna artikel ska även gälla olyckor som orsakas av sådana fordon från tredjeland som omfattas av artiklarna 7 och 8.

Artikel 26

Centralt organ

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

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

Artikel 27

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelser av de nationella bestämmelser som de antar för att överföra detta direktiv och därvid vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla ändringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med denna artikel så snart som möjligt.

KAPITEL 8

AVSLUTANDE BESTÄMMELSER

Artikel 28

Nationella bestämmelser

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

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

Artikel 29

Upphörande

Direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 90/232/EEG, 2000/26/EG och 2005/14/EG, i deras lydelse enligt de direktiv som anges i bilaga I del A, ska upphöra att gälla, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpningen av de direktiv som anges i bilaga I del B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 30

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 31

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 16 september 2009.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
J. BUZEK	C. MALMSTRÖM
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I

DEL A

Upphävda direktiv med en förteckning över deras efterföljande ändringar

(som det hänvisas till i artikel 29)

Rådets direktiv 72/166/EEG (EGT L 103, 2.5.1972, s. 1)	
Rådets direktiv 72/430/EEG (EGT L 291, 28.12.1972, s. 162)	
Rådets direktiv 84/5/EEG (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17)	Endast artikel 4
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)	Endast artikel 1
Rådets direktiv 84/5/EEG (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17)	
Punkt IX.F i bilaga I till 1985 års anslutningsakt (EGT L 302, 15.11.1985, s. 218)	
Rådets direktiv 90/232/EEG (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33)	Endast artikel 4
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)	Endast artikel 2
Rådets direktiv 90/232/EEG (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)	Endast artikel 4
Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)	Endast artikel 5
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)	

DEL B

Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpning

(som det hänvisas till i artikel 29)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande	Datum för tillämpning
72/166/EEG	31 december 1973	—
72/430/EEG	—	1 januari 1973
84/5/EEG	31 december 1987	31 december 1988
90/232/EEG	31 december 1992	—
2000/26/EG	19 juli 2002	19 januari 2003
2005/14/EG	11 juni 2007	—

BILAGA II

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
Artikel 1 punkterna 1–3				Artikel 1 punkterna 1–3
Artikel 1 punkt 4 första strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 a
Artikel 1 punkt 4 andra strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 b
Artikel 1 punkt 4 tredje strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 c
Artikel 1 punkt 4 fjärde strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 d
Artikel 1 punkt 5				Artikel 1 punkt 5
Artikel 2.1				Artikel 4
Artikel 2.2 inledningen				Artikel 2 inledningen
Artikel 2.2, första strecksatsen				Artikel 2 a
Artikel 2.2 andra strecksatsen				Artikel 2 b
Artikel 2.2 tredje strecksatsen				Artikel 2 c
Artikel 3.1 första meningen				Artikel 3 första stycket
Artikel 3.1 andra meningen				Artikel 3 andra stycket
Artikel 3.2 inledningen				Artikel 3 tredje stycket inledningen
Artikel 3.2 första strecksatsen				Artikel 3 tredje stycket led a
Artikel 3.2 andra strecksatsen				Artikel 3 tredje stycket led b
Artikel 4 inledningen				Artikel 5.1 första stycket
Artikel 4 led a första stycket				Artikel 5.1 första stycket
Artikel 4 led a andra stycket första meningen				Artikel 5.1 andra stycket
Artikel 4 led a andra stycket andra meningen				Artikel 5.1 tredje stycket
Artikel 4 led a andra stycket tredje meningen				Artikel 5.1 fjärde stycket
Artikel 4 led a andra stycket fjärde meningen				Artikel 5.1 femte stycket
Artikel 4 led b första stycket				Artikel 5.2 första stycket
Artikel 4 led b andra stycket första meningen				Artikel 5.2 andra stycket

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
Artikel 4 led b andra stycket andra meningen				Artikel 5.2 tredje stycket
Artikel 4 led b tredje stycket första meningen				Artikel 5.2 fjärde stycket
Artikel 4 led b tredje stycket andra meningen				Artikel 5.2 femte stycket
Artikel 5 inledningen				Artikel 6 första stycket inledningen
Artikel 5 första strecksatsen				Artikel 6 första stycket led a
Artikel 5 andra strecksatsen				Artikel 6 första stycket led b
Artikel 5 avslutningen				Artikel 6 andra stycket
Artikel 6				Artikel 7
Artikel 7.1				Artikel 8.1 första stycket
Artikel 7.2				Artikel 8.1 andra stycket
Artikel 7.3				Artikel 8.2
Artikel 8				—
	Artikel 1.1			Artikel 3 fjärde stycket
	Artikel 1.2			Artikel 9.1
	Artikel 1.3			Artikel 9.2
	Artikel 1.4			Artikel 10.1
	Artikel 1.5			Artikel 10.2
	Artikel 1.6			Artikel 10.3
	Artikel 1.7			Artikel 10.4
	Artikel 2.1 första stycket inledningen			Artikel 13.1 första stycket inledningen
	Artikel 2.1 första strecksatsen			Artikel 13.1 första stycket led a
	Artikel 2.1 andra strecksatsen			Artikel 13.1 första stycket led b
	Artikel 2.1 tredje strecksatsen			Artikel 13.1 första stycket led c
	Artikel 2.1 första stycket avslutningen			Artikel 13.1 första stycket inledningen
	Artikel 2.1 andra och tredje styckena			Artikel 13.1 andra och tredje styckena
	Artikel 2.2			Artikel 13.2
	Artikel 3			Artikel 12.2
	Artikel 4			—
	Artikel 5			—

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
	Artikel 6			—
		Artikel 1 första stycket		Artikel 12.1
		Artikel 1 andra stycket		Artikel 13.3
		Artikel 1 tredje stycket		—
		Artikel 1a första meningen		Artikel 12.3 första stycket
		Artikel 1a andra meningen		Artikel 12.3 andra stycket
		Artikel 2 inledningen		Artikel 14 inledningen
		Artikel 2 första strecksatsen		Artikel 14 led a
		Artikel 2 andra strecksatsen		Artikel 14 led b
		Artikel 3		—
		Artikel 4		Artikel 11
		Artikel 4a		Artikel 15
		Artikel 4b första meningen		Artikel 16 första stycket
		Artikel 4b andra meningen		Artikel 16 andra stycket
		Artikel 4c		Artikel 17
		Artikel 4d	Artikel 3	Artikel 18
		Artikel 4e första stycket		Artikel 19 första stycket
		Artikel 4e andra stycket första meningen		Artikel 19 andra stycket
		Artikel 4e andra stycket andra meningen		Artikel 19 tredje stycket
		Artikel 5.1		Artikel 23.5
		Artikel 5.2		—
		Artikel 6		—
			Artikel 1.1	Artikel 20.1
			Artikel 1.2	Artikel 20.2
			Artikel 1.3	Artikel 25.2
			Artikel 2 inledningen	—
			Artikel 2 led a	Artikel 1 punkt 6
			Artikel 2 led b	Artikel 1 punkt 7
			Artikel 2, led c, d och e	—
			Artikel 4.1 första meningen	Artikel 21.1 första stycket
			Artikel 4.1 andra meningen	Artikel 21.1 andra stycket

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
			Artikel 4.1 tredje meningen	Artikel 21.1 tredje stycket
			Artikel 4.2 första meningen	Artikel 21.2 första stycket
			Artikel 4.2 andra meningen	Artikel 21.2 andra stycket
			Artikel 4.3	Artikel 21.3
			Artikel 4.4 första meningen	Artikel 21.4 första stycket
			Artikel 4.4 andra meningen	Artikel 21.4 andra stycket
			Artikel 4.5 första meningen	Artikel 21.5 första stycket
			Artikel 4.5 andra meningen	Artikel 21.5 andra stycket
			Artikel 4.6	Artikel 22
			Artikel 4.7	—
			Artikel 4.8	Artikel 21.6
			Artikel 5.1 första stycket inledningen	Artikel 23.1 första stycket inledningen
			Artikel 5.1 första stycket led a inledningen	Artikel 23.1, första stycket, led a inledningen
			Artikel 5.1 första stycket led a 1	Artikel 23.1 första stycket led a i
			Artikel 5.1 första stycket led a 2	Artikel 23.1 första stycket led a ii
			Artikel 5.1 första stycket led a 3	Artikel 23.1 första stycket led a iii
			Artikel 5.1 första stycket led a 4	Artikel 23.1 första stycket led a iv
			Artikel 5.1 första stycket led a 5 inledningen	Artikel 23.1 första stycket led a v inledningen
			Artikel 5.1 första stycket led a 5 i	Artikel 23.1 första stycket led a v första strecksatsen
			Artikel 5.1 första stycket led a 5 ii	Artikel 23.1 första stycket led a v andra strecksatsen
			Artikel 5.1 andra stycket	Artikel 23.1 andra stycket
			Artikel 5.2, 5,3 och 5.4	Artikel 23.2, 23.3 och 23.4
			Artikel 5.5	Artikel 23.6
			Artikel 6.1	Artikel 24.1
			Artikel 6.2 första stycket	Artikel 24.2 första stycket

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
			Artikel 6.2 andra stycket första meningen	Artikel 24.2 andra stycket
			Artikel 6.2 andra stycket andra meningen	Artikel 24.2 tredje stycket
			Artikel 6.3 första stycket	Artikel 24.3
			Artikel 6.3 andra stycket	—
			Artikel 6a	Artikel 26
			Artikel 7 inledningen	Artikel 25.1 inledningen
			Artikel 7 led a	Artikel 25.1 led a
			Artikel 7 led b	Artikel 25.1 led b
			Artikel 7 led c	Artikel 25.1 led c
			Artikel 8	—
			Artikel 9	—
			Artikel 10.1–10.3	—
			Artikel 10.4	Artikel 28.1
			Artikel 10.5	Artikel 28.2
				Artikel 29
			Artikel 11	Artikel 30
			Artikel 12	Artikel 27
Artikel 9	Artikel 7	Artikel 7	Artikel 13	Artikel 31
				Bilaga I
				Bilaga II

Sammanfattning av promemorian Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken (Ds 2022:27)

Den 24 november 2021 antogs i EU ett direktiv om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

Det nya direktivet syftar till att ge stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken. En av nyheterna i direktivet är ett krav på att det i varje medlemsstat ska finnas ett organ som kan ersätta en skadelidande vid insolvens hos en försäkringsgivare som meddelar motorfordonsförsäkring (insolvensorgan). Härutöver innehåller direktivet bland annat bestämmelser om kontroll av försäkringsinnehav, nya bestämmelser om försäkring vid export av fordon, mer detaljerade bestämmelser om intyg över skadehistorik och harmoniserade ersättningsnivåer. Dessutom klargörs tillämpningsområdet för direktivet.

I promemorian behandlas genomförandet av ändringsdirektivet. I flera avseenden bedöms de nuvarande svenska reglerna stå i överenstämmelse med direktivet. Vissa förändringar är dock nödvändiga för att säkerställa att svensk rätt lever upp till direktivets krav. Trafikskadelagens tillämpningsområde justeras för att omfatta även vissa typer av långsammare eldrivna motorfordon. Det föreslås vidare nya regler med anledning av direktivets krav på ett nationellt insolvensorgan och dess bestämmelser om intyg om skadehistorik. Dessutom föreslås bland annat att den lägsta tillåtna maximala ersättningsnivån för motortävlingsförsäkringar höjs.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 23 december 2023, med undantag för bland annat de regler som avser det nya insolvensgarantisystemet. De reglerna föreslås i stället träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)[1]

dels att 1, 5, 6, 16, 17 a, 24, 33 och 37 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sex nya paragrafer, 2 a och 16 a–16 e §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 §[2]
Denna lag gäller trafikförsäkring för *motordrivet* fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock *ej* på	Denna lag gäller trafikförsäkring för *motordrivna* fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med *ett* motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock *inte* på
1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,	1. *ett* motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,
2. motordrivet fordon när det *användes* för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,	2. *ett* motordrivet fordon när det *används* för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom *ett* inhägnat tävlingsområde,
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 *kg* som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.	3. *ett* motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 *kilogram* som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.
	Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska alltid anses som ett motordrivet fordon vid tillämpningen av denna lag, om det har
	1. en nettovikt om högst 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller
	2. en nettovikt över 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet

[1] Lagen omtryckt 1994:43.
[2] Senaste lydelse 2001:562.

som överstiger 14 kilometer i timmen.

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

Om det till *ett* motordrivet fordon som omfattas av lagen *har* kopplats *ett* fordon av *något* annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med *ett* motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

2 a §
Ett fordon enligt 1 § andra stycket får brukas i trafik här i landet utan trafikförsäkring, om det är konstruerat för en hastighet om högst 20 kilometer i timmen.

5 §[3]

Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043), *utom i det fall som avses i andra stycket,*

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043),

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige och

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige*, utom i det fall som avses i andra stycket*.

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 3 kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet ska införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen eller 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en

[3] Senaste lydelse 2010:2050.

viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

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

6 §

Återkallar regeringen tillståndet för en *försäkringsanstalt* att meddela trafikförsäkring, *skall* den som har *tagit* trafikförsäkring hos *anstalten* och som är skyldig att ha sådan försäkring *taga* ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.	*Återkallas* tillståndet för en *försäkringsgivare* att meddela trafikförsäkring, *ska* den som har *tecknat* trafikförsäkring hos *försäkringsgivaren* och som är skyldig att ha sådan försäkring *teckna* ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

16 §[4]

Beträffande motordrivet fordon *som* med stöd av 4 § 2 *har undantagits från trafikförsäkringsplikt* och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga *försäkringsanstalter*, som vid skadetillfället *hade tillstånd att* meddela trafikförsäkring *eller som hade gjort sådan anmälan som avses i 5 § tredje stycket*, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *utgått*, om försäkring hade funnits.	*För* fordon *som har undantagits från trafikförsäkringsplikt* med stöd av 4 § 2 och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga *försäkringsgivare*, som vid skadetillfället *fick* meddela trafikförsäkring *enligt 5 § första stycket*, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats*, om försäkring hade funnits. *Detsamma gäller fordon som avses i 2 a §.*

[4] Senaste lydelse 2010:1220.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsanstalter* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsanstalter* som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *utgått* från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet *ej* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska *därvid avräknas* ett belopp som svarar mot en *tjugondedel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *ske*.

I fråga om *ett* fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsgivare* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsgivare* som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats* från trafikförsäkringen för *ett* motordrivet fordon vars identitet *inte* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska ett belopp *avräknas* som svarar mot en *tjugondel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *göras*.

16 a §

Om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i ett EES-land är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, svarar samtliga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för ersättning till skadelidande bosatta här i landet, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 eller 2 omfattas den inte av det solidariska ansvaret.

De försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket ska betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och senast tre månader från det att den skadelidande har godtagit ett motiverat anbud om ersättning.

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land har de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket rätt att kräva ersättning för betalning enligt samma stycke från ett i det EES-landet utsett organ enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

16 b §

Om en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, svarar övriga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för den ersättning som krävs av ett i ett annat EES-land utsett organ enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.

Om inte något annat har avtalats, ska den ersättning som krävs enligt

första stycket betalas senast sex månader från det att ett krav har tagits emot från den som har betalat ersättningen.

16 c §
De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 16 a eller 16 b § övertar den skadelidandes fordran hos den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.

16 d §
De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 16 a eller 16 b § inträder i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren, upp till det utbetalade beloppet.

Om ersättning har betalats efter ett krav enligt 16 a § fjärde stycket, inträder det organ som betalat ersättningen i den rätt som tillkommer försäkringsgivarna enligt första stycket.

16 e §
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheterna för de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna i 16 a och 16 b §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om underrättelseskyldighet med anledning av förfarandena i 16 a och 16 b §§.

17 a §[5]

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

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande

[5] Senaste lydelse 2007:333.

ge ett motiverat besked om ersättning *och*	ge ett motiverat besked om ersättning*,*
2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall.	2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall*, och*
	3. för försäkringsgivaren att offentliggöra information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.
24 §[6]	
I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsanstalternas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.	I fall som avses i 16–*16 b §§* fördelas *försäkringsgivarnas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. *I fall som avses i 16 a och 16 b §§ ska för försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 även de premier för direkt tecknade obligatoriska ansvarsförsäkringar för motorfordon som härrör från verksamheten i ett annat land inom EES beaktas vid fördelningen av ersättningsansvaret.*
Trafikskadeersättning som har *utgetts* enligt 16 § andra stycket får *intill* en *tiondedel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *åter* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *dock ej* krävas *åter*, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.	Trafikskadeersättning som har *betalats* enligt 16 § andra stycket får *upp till* en *tiondel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *tillbaka* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *inte* krävas *tillbaka*, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.
Har trafikskadeersättning *utgetts* enligt 16 § tredje stycket och *blir* fordonet *sedermera* känt, får ersättningen krävas *åter* från den *försäkringsanstalt* som har	*Om* trafikskadeersättning *har betalats* enligt 16 § tredje stycket och fordonet *därefter blir* känt, får ersättningen krävas *tillbaka* från den *försäkringsgivare* som har

[6] Senast lydelse 2010:1220.

meddelat trafikförsäkring för fordonet.	meddelat trafikförsäkring för fordonet.

33 §[7]

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

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

37 §[8]

Förare av moped och förare av motorredskap som, utan att *vara* registrerat i vägtrafikregistret, omfattas av denna lag ska under färd här i landet ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.	*En förare* av moped och *en* förare av motorredskap som, utan att *mopeden eller motorredskapet är* registrerat i vägtrafikregistret, omfattas av denna lag ska under färd här i landet ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman. *Detsamma gäller en förare av ett annat trafikförsäkringspliktigt eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering.*
Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna *ger vid handen* att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.	Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna *visar* att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

[7] Senaste lydelse 2002:343.
[8] Senaste lydelse 2014:609.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer i fråga om 16 a–16 e, 24 och 33 §§ och i övrigt den 23 december 2023.

2. De nya 16 a–16 d §§ och de nya bestämmelserna i 24 och 33 §§ gäller endast i likvidationsförfaranden som har beslutats efter ikraftträdandet.

3. De nya 16 a–16 d §§ och de nya bestämmelserna i 24 och 33 §§ tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §	
Från motortävlingsförsäkring *utgår* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *femtio* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader *oräknade*. *Förslår* beloppet *ej* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *utgår* i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som *ej* kan *beredas* full gottgörelse *nedsättes* med samma kvotdel för var och en. *Kan* efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, *kan* regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer *förordna* att ersättning tills vidare *skall utgå* endast med viss kvotdel.	Från motortävlingsförsäkring *betalas* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *100* miljoner kronor, *exklusive* ränta och ersättning för rättegångskostnader. *Om* beloppet *inte räcker* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *betalas* i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som *inte* kan *ges* full gottgörelse *sätts ned* med samma kvotdel för var och en. *Om det* efter *ett* inträffat skadefall *kan* befaras att *en* sådan nedsättning blir nödvändig, *får* regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer *besluta* att ersättning tills vidare *ska betalas* endast med viss kvotdel.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

3 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 13 § och 9 kap. 5 § konkurslagen (1987:672) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 kap.	
13 §[1]	
Förvaltaren ska upprätta en bouppteckning. I den ska boets tillgångar tas upp till noggrant uppskattade värden. I bouppteckningen ska vidare boets skulder tas upp med uppgift om varje borgenärs namn och adress. Bouppteckningen ska dessutom innehålla en bedömning av om utdelning kan väntas i konkursen.	
Om det finns anledning, ska bouppteckningen också innehålla uppgift om egendom som inte ingår i boet på grund av att den finns utomlands. Om gäldenären har uppgett att sådan egendom saknas, ska bouppteckningen innehålla uppgift om detta.	
I den utsträckning det behövs ska bouppteckningen också innehålla en förteckning över boets räkenskapsinformation och annat material som rör boet.	
Förvaltaren ska ge in bouppteckningen till rätten och tillsynsmyndigheten så snart som möjligt och senast en vecka före bouppteckningssammanträdet.	
Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. Detsamma gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om	Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. Detsamma gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om försäk-

[1] Senaste lydelse 2021:538.

försäkringstagarna och deras fordringar.	ringstagarna och deras fordringar. *Sådana uppgifter, samt uppgifter om andra ersättningsberättigade och om deras fordringar, ska även lämnas vid konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410).*

9 kap.

5 §[2]

En borgenär som till säkerhet för sin fordran har panträtt i fast eller lös egendom behöver inte bevaka fordran för att få rätt till betalning ur den pantsatta egendomen.

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Detsamma gäller beträffande värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto. En försäkringstagare behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om uppgift om fordran lämnats enligt det angivna lagrummet.

Försäkringstagare och andra ersättningsberättigade behöver inte bevaka sina fordringar i en konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410), om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet.

[2] Senaste lydelse 2021:538.

4 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043)

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 75 § försäkringsrörelselagen (2010:2043) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
12 kap.	
75 §[1]	
I ärenden enligt 74 § andra stycket 3 ska 17 kap. 12 och 18 §§ lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar inte tillämpas.	
I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.	I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. *13,* 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.
I ett ärende enligt 74 § andra stycket 1, 2 eller 4 gäller även 17 kap. 12 § lagen om ekonomiska föreningar.	

1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.
2. Bestämmelsen i sin äldre lydelse gäller fortfarande för likvidationer som har beslutats före ikraftträdandet.

[1] Senaste lydelse 2019:766.

Förteckning över remissinstanserna (Ds 2022:27)

Remissyttranden över promemorian Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken (Ds 2022:27) har lämnats av Allmänna reklamationsnämnden, Compricer AB, Diskrimineringsombudsmannen, Finansinspektionen, Göteborgs universitet (Juridiska institutionen), Integritetsskyddsmyndigheten, Jönköpings tingsrätt, Kammarkollegiet, Kommerskollegium, Konsumentverket, Kronofogdemyndigheten, Malmö tingsrätt, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Myndigheten för delaktighet, Nordic Micromobility Association, Polismyndigheten, Regelrådet, Rekonstruktör- och konkursförvaltarkollegiet i Sverige, Riksidrottsförbundet, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svea hovrätt, Svensk Försäkring, Svenska Bilsportförbundet, Svenska Taxiförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Motorcyklister, Trafikförsäkringsföreningen, Transportstyrelsen, Tullverket, Uppsala universitet (Juridiska fakulteten), Åklagarmyndigheten och Östersunds tingsrätt.

Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet (DHR), Funktionsrätt Sverige, Konsumenternas försäkringsbyrå, Lantbrukarnas Riksförbund, Riksförbundet för rörelsehindrade Barn och Unga (RBU), Riksförbundet M Sverige, Svensk Cykling, Svenska Motorsportförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Konsumenter, Trafikskadenämnden och Transportföretagen har beretts tillfälle att yttra sig, men har avstått från att göra det.

Yttranden har också inkommit från en privatperson, 2030-Sekreteriatet, Kungliga Automobil Klubben, Lime AB, Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Nackskadeförbundet, Personskadeförbundet RTP, Qick Mobility AB, Tier Mobility Sweden AB och Voi Technology.

Lagförslagen i promemorian Konkursförfarandet (Ds 2019:31) i nu aktuell del

Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs i fråga om konkurslagen (1987:672)
att det ska införas en ny paragraf, 9 kap. 6 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	9 kap.
	6 a §
	Förvaltaren ska upprätta en förteckning över insättningsborgenärers fordringar hos en bank, ett kreditmarknadsföretag eller ett företag som driver verksamhet enligt lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet på grund av en insättning på räkning. Detsamma gäller för insättningsborgenärers fordringar hos ett värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto samt försäkringstagares och andra ersättningsberättigades fordringar hos ett livförsäkringsföretag eller ett tjänstepensionsföretag.
	Förteckningen ska innehålla uppgift om borgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta.
	En borgenärs fordran som har tagits upp i förteckningen ska anses bevakad i institutets, bolagets eller företagets konkurs.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.
[…]
3. Bestämmelserna i 9 kap. gäller i deras äldre lydelser, om ett bevakningsförfarande har inletts före ikraftträdandet.
[…]

Förteckning över remissinstanserna (Ds 2019:31)

Remissyttranden över promemorian Konkursförfarandet (Ds 2019:31) har lämnats av Almi Företagspartner AB, Bokföringsnämnden, Bolagsverket, Datainspektionen, Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Finansbolagens Förening, Finansinspektionen, Företagarna, Försäkringskassan, Gotlands tingsrätt, Göta hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Handelshögskolan vid Karlstads universitet (Akademin för insolvensrätt), Helsingborgs tingsrätt, Hovrätten för Västra Sverige, Hudiksvalls tingsrätt, Justitiekanslern, Kammarrätten i Göteborg, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Landsorganisationen i Sverige, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Skåne län, Malmö tingsrätt, Näringslivets Regelnämnd, Rekonstruktör- och konkursförvaltarkollegiet i Sverige, Riksarkivet, Riksgäldskontoret, Skaraborgs tingsrätt, Skatteverket, Skellefteå tingsrätt, Småföretagarnas riksförbund, Sparbankernas Riksförbund, Stiftelsen Ackordscentralen, Stockholms tingsrätt, Stockholms universitet (juridiska fakulteten), Svea hovrätt, Svensk Inkasso, Svensk Försäkring, Svenskt Näringsliv, Sveriges advokatsamfund, Tillväxtverket, Tjänstemännens Centralorganisation, Transportstyrelsen, TU Medier i Sverige, UC AB, Umeå tingsrätt, Uppsala tingsrätt, Uppsala universitet (juridiska fakulteten), Vänersborgs tingsrätt, Åklagarmyndigheten och Östersunds tingsrätt.

Arbetsgivarverket, FAR, Föreningen Sveriges kronofogdar, Institutet för Näringslivsforskning, Norrköpings tingsrätt, Regelrådet, Riksdagens ombudsmän, Svenska Bankföreningen, Sveriges akademikers centralorganisation, Sveriges Aktiesparares Riksförbund, Sveriges Domareförbund, Sveriges Kommuner och Regioner och Tillväxtanalys har beretts tillfälle att yttra sig, men har avstått från att göra det.

Yttranden har också inkommit från Eksjö tingsrätt, Jönköpings tingsrätt, Mora tingsrätt och Norrtälje tingsrätt.

Lagrådsremissens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)[1]

dels att 1, 5, 6, 16, 17 a, 24, 31 c, 33 och 37 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas nio nya paragrafer, 1 a–1 c och 29 a–29 f §§, och närmast före 29 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 §[2]
Denna lag gäller trafikförsäkring för *motordrivet* fordon och ersättning från trafikförsäkring för *skada* i följd av trafik med *motordrivet* fordon (trafikskadeersättning). *Lagen tillämpas dock ej på*	Denna lag gäller trafikförsäkring för *motordrivna* fordon och ersättning från trafikförsäkring för *skador* i följd av trafik med *sådana* fordon (trafikskadeersättning).
1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,	
2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,	
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.	
Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.	
	1 a §
	Vid tillämpningen av lagen ska ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning alltid anses som ett motordrivet fordon, om det

[1] Lagen omtryckt 1994:43.
[2] Senaste lydelse 2001:562.

1. är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller

2. är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram.

Första stycket 2 gäller inte om fordonet enbart är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning.

1 b §

Lagen tillämpas inte på

1. ett motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. ett motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom ett inhägnat tävlingsområde,

3. ett motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kilogram som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som inte ska vara registrerat i vägtrafikregistret.

1 c §

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

5 §[3]

Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043), *utom i det fall som avses i andra stycket,*

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepen-

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043),

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepen-

[3] Senaste lydelse 2010:2050. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

sionsinstituts verksamhet i Sverige och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, *utom i det fall som avses i andra stycket*.

Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 3 kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet ska införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

sionsinstituts verksamhet i Sverige, och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

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

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

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

om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren ska informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

om det finns *en* giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren ska informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

6 §

Återkallar regeringen tillståndet för en försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, *skall* den som har *tagit* trafikförsäkring hos *anstalten* och som är skyldig att ha sådan försäkring *taga* ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

Om en försäkringsgivares tillstånd att meddela trafikförsäkring *återkallas*, *ska* den som har *tecknat* trafikförsäkring hos *försäkringsgivaren* och som är skyldig att ha *en* sådan försäkring *teckna en* ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

16 §[4]

Beträffande motordrivet fordon som *med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt* och som saknar trafikförsäkring *svarar* samtliga *försäkringsanstalter*, som vid skadetillfället *hade tillstånd att* meddela trafikförsäkring *eller som hade gjort sådan anmälan som avses i 5 § tredje stycket*, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *utgått*, om försäkring hade funnits.

För ett motordrivet fordon som *har undantagits från trafikförsäkringsplikt med stöd av 4 § 2* och som saknar trafikförsäkring *ansvarar* samtliga *försäkringsgivare*, som vid skadetillfället *fick* meddela trafikförsäkring *enligt 5 § första stycket*, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats*, om *en* försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsanstalter* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast *i fall då* fordonet brukades olovligen av annan och antingen *ej* var regist-

I fråga om *ett* fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsgivare* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast *om* fordonet brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var

[4] Senaste lydelse 2010:1220.

rerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsanstalter* som avses i första stycket *svarar* även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *utgått* från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet *ej* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska *därvid avräknas* ett belopp som *svarar mot* en *tjugondedel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *ske*.

registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsgivare* som avses i första stycket *ansvarar* även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats* från trafikförsäkringen för *ett* motordrivet fordon vars identitet *inte* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska ett belopp *avräknas* som *motsvarar* en *tjugondel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *göras*.

17 a §[5]

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

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

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

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

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda *ett* intyg om *skadehistorik, och*

3. för försäkringsgivaren att offentliggöra allmän information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.

24 §[6]

I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsanstalternas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på *näst* föregående kalenderår.

I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsgivarnas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på *närmast* föregående kalenderår.

[5] Senaste lydelse 2007:333.
[6] Senaste lydelse 2010:1220.

Trafikskadeersättning som har *utgetts* enligt 16 § andra stycket får *intill* en *tiondedel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *åter* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *dock ej* krävas *åter*, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Har trafikskadeersättning *utgetts* enligt 16 § tredje stycket och *blir* fordonet *sedermera* känt, får ersättningen krävas *åter* från den *försäkringsanstalt* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Trafikskadeersättning som har *betalats* enligt 16 § andra stycket får *upp till* en *tiondel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *tillbaka* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *inte* krävas *tillbaka*, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Om trafikskadeersättning *har betalats* enligt 16 § tredje stycket och fordonet *därefter blir* känt, får ersättningen krävas *tillbaka* från den *försäkringsgivare* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Insolvensgarantisystem

29 a §

Om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige eller i ett annat EES-land är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, ansvarar samtliga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för ersättning till en skadelidande som är bosatt i Sverige, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.

Den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet omfattas inte av det solidariska ansvaret.

Ersättning till den skadelidande ska betalas så snart som möjligt och senast tre månader från det att den skadelidande har accepterat ett motiverat anbud om ersättning.

29 b §
Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land än Sverige får de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna kräva ersättning för betalning enligt 29 a § från insolvensorganet i det EES-landet.

29 c §
Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet är en sådan försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1, ansvarar de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt 29 a § även solidariskt för den ersättning som krävs av ett insolvensorgan i ett annat EES-land, i den utsträckning ersättningen har betalats till en skadelidande som är bosatt i det EES-landet.

Ersättning till organet i det andra EES-landet ska betalas senast sex månader från det att ett krav har mottagits, om inte något annat har avtalats.

29 d §
Försäkringsgivarnas inbördes ersättningsansvar fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten i Sverige och som för var och en av dem avser kalenderåret närmast före beslutet om likvidationsförfarandet. För en försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 ska även premier för direkt tecknade obligatoriska motorfordonsförsäkringar som härrör från verksamheten i andra EES-länder än Sverige ingå vid fördelningen av ersättningsansvaret.

29 e §
De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 29 a eller 29 c § inträder i den skadelidandes

fordran hos den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.

De nämnda försäkringsgivarna inträder också i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren, upp till det utbetalade beloppet.

Det insolvensorgan som har betalat ersättning efter ett krav enligt 29 b § inträder i den rätt som försäkringsgivarna har enligt andra stycket.

29 f §
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förfarandet hos de försäkringsgivare som är solidariskt ansvariga enligt 29 a § och om underrättelseskyldighet med anledning av insolvensgarantisystemet.

31 c §[7]

Det som sägs om försäkringsgivare i 31 § andra och tredje styckena samt i 31 b § andra stycket ska i ett fall som avses i 15 § gälla staten och i ett fall som avses i 16 *eller 28 §* gälla Trafikförsäkringsföreningen.

Det som sägs om försäkringsgivare i 31 § andra och tredje styckena samt i 31 b § andra stycket ska i ett fall som avses i 15 § gälla staten och i ett fall som avses i 16*, 28 eller 29 a–29 c §* gälla Trafikförsäkringsföreningen.

33 §[8]

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

I fall som avses i 16 § företräds *försäkringsgivarna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *försäkringsgivarna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt *28 och 29 a–29 f §§*. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden *får* föreningen utse en av *försäkringsgivarna* att företräda de övriga.

[7] Senaste lydelse 2013:1089.
[8] Senaste lydelse 2002:343.

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

37 §[9]

Förare av moped *och förare av* motorredskap *som, utan att vara* registrerat i vägtrafikregistret, *omfattas av denna lag ska* under färd *här* i *landet* ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.	*En förare* av *en* moped*, ett* motorredskap *eller ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska, om fordonet omfattas av denna lag men inte är* registrerat i vägtrafikregistret, under färd i *Sverige* ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.
Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna *ger vid handen* att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.	Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna *tyder på* att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 29 a–29 f och 33 §§ och i övrigt den 23 december 2023.

2. Bestämmelserna i de nya 29 a–29 f §§ och 33 § i den nya lydelsen tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet.

3. Bestämmelserna i de nya 29 a–29 f §§ och 33 § i den nya lydelsen tillämpas inte på likvidationsförfaranden som har beslutats före ikraftträdandet.

[9] Senaste lydelse 2014:609.

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

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §	
Från motortävlingsförsäkring *utgår* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *femtio* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader *oräknade*. *Förslår* beloppet *ej* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *utgår* i första hand ersättning för personskada. *Ersättningarna* till dem som *ej* kan *beredas* full gottgörelse *nedsättes* med samma kvotdel för var och en. *Kan* efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, *kan* regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer *förordna* att ersättning tills vidare *skall utgå* endast med viss kvotdel.	Från *en* motortävlingsförsäkring *betalas* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *100* miljoner kronor, *exklusive* ränta och ersättning för rättegångskostnader. *Om* beloppet *inte räcker* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *betalas* i första hand ersättning för personskada. *Ersättning* till dem som *inte* kan *ges* full gottgörelse *sätts ned* med samma kvotdel för var och en. *Om det* efter *ett* inträffat skadefall *kan* befaras att *en* sådan nedsättning blir nödvändig, *får* regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer *besluta* att ersättning tills vidare *ska betalas* endast med *en* viss kvotdel.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

3 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 13 § och 9 kap. 5 § konkurslagen (1987:672) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 kap.	
13 §[1]	
Förvaltaren ska upprätta en bouppteckning. I den ska boets tillgångar tas upp till noggrant uppskattade värden. I bouppteckningen ska vidare boets skulder tas upp med uppgift om varje borgenärs namn och adress. Bouppteckningen ska dessutom innehålla en bedömning av om utdelning kan förväntas i konkursen.	
Om det finns anledning, ska bouppteckningen också innehålla uppgift om egendom som inte ingår i boet på grund av att den finns utomlands. Om gäldenären har uppgett att sådan egendom saknas, ska bouppteckningen innehålla uppgift om detta.	
I den utsträckning det behövs ska bouppteckningen också innehålla en förteckning över boets räkenskapsinformation och annat material som rör boet.	
Förvaltaren ska ge in bouppteckningen till rätten och tillsynsmyndigheten så snart som möjligt och senast en vecka före bouppteckningssammanträdet.	
Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. Detsamma gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om	Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. Detsamma gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska *det* på motsvarande sätt bifogas uppgift om

[1] Senaste lydelse 2021:538.

försäkringstagarna och deras fordringar.	försäkringstagarna *och andra ersättningsberättigade* och *om* deras fordringar. *I konkurs hos ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring ska det på motsvarande sätt bifogas uppgift om försäkringstagare som har ingått ett avtal om trafikförsäkring och andra ersättningsberättigade enligt sådana avtal och om deras fordringar som grundas på ett sådant avtal.*

9 kap.

5 §[2]

En borgenär som till säkerhet för sin fordran har panträtt i fast eller lös egendom behöver inte bevaka fordran för att få rätt till betalning ur den pantsatta egendomen.

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Detsamma gäller *beträffande* värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto. *En försäkringstagare behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om uppgift om fordran lämnats enligt det angivna lagrummet.*	En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om *en* uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Detsamma gäller *för* värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto. *En försäkringstagare eller en annan ersättningsberättigad behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om en uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Detsamma gäller för ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring.*

---

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet.

[2] Senaste lydelse 2021:538.

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

Härigenom föreskrivs att 2 och 3 §§ lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[1]	
Vid tillämpning av artikel 7 i förordningen gäller följande i fråga om avtal om försäkring för ett registreringspliktigt fordon. När ett fordon som är registrerat i *en EES-stat* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i *en annan EES-stat*, ska risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses finnas *i den stat* till *vilken* fordonet ska införas.	Vid tillämpning av artikel 7 i förordningen gäller följande i fråga om avtal om försäkring för ett registreringspliktigt fordon. När ett fordon som är registrerat i *ett EES-land* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i *ett annat EES-land*, ska risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses finnas *antingen i det land där fordonet är registrerat eller i det land* till *vilke*t fordonet ska införas*, beroende på i vilket av dessa länder som köparen har ingått avtalet om försäkring*.
3 §[2]	
På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring som avses i artikel 7.4 i förordningen tillämpas lagen i *den EES-stat* som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.	På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring som avses i artikel 7.4 i förordningen tillämpas lagen i *det EES-land* som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

[1] Senaste lydelse 2014:1451.
[2] Senaste lydelse 2014:1451.

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

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

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
7 §[2]	
Med *skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige* avses	
1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,	
2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom*, när* fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land*, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning*,	2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom *under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning, om* fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land *och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet*,
3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige *och som* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige*, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning*,	3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige*, under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning, om fordonet* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige *och köparen väljer att försäkra fordonet här*,
4. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.	
När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.	
När det gäller livförsäkring anses Sverige vara det land där åtagandet ska fullgöras om, i det fall då försäkringstagaren är en fysisk person, denne har sin vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.	

[1] Senaste lydelse av lagens rubrik 2005:1123.
[2] Senaste lydelse 2020:396.

När det gäller tjänstepension anses Sverige vara det land där åtagandet ska fullgöras, om förhållandet mellan det uppdragsgivande företaget och den som har eller kommer att få rätt till ersättning regleras av svensk social- och arbetsmarknadslagstiftning på tjänstepensionsområdet.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

6 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 17 § och 12 kap. 74 och 75 §§ försäkringsrörelselagen (2010:2043) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
17 §	
För skadeförsäkring avses med land där risken är belägen	
1. det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort, om försäkringstagaren är en fysisk person, och	
2. det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget, om försäkringstagaren är en juridisk person.	
När det gäller följande skadeförsäkringar ska dock med land där risken är belägen avses	
1. det land som byggnaden är belägen i, om försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet omfattas av samma försäkring,	
2. det land där fordonet är registrerat, om försäkringen avser ett registreringspliktigt fordon, utom i de fall som avses i 3,	
3. det land till vilket fordonet ska införas, om försäkringen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land*, dock endast under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning*, och	3. det land till vilket fordonet ska införas, *under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köpares besittning,* om försäkringen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land *och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet*, och
4. det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen, om försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och omfattar rese- eller semesterrisker oberoende av försäkringsklass.	
12 kap.	
74 §[1]	
Bestämmelsen i 17 kap. 16 § första stycket 1 lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar om allmän *domstolsbeslut* om likvidation ska gälla också för ömsesidiga försäkringsbolag.	Bestämmelsen i 17 kap. 16 § första stycket 1 lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar om allmän *domstols beslut* om likvidation ska gälla också för ömsesidiga försäkringsbolag.
Bolagsverket ska besluta att ett ömsesidigt försäkringsbolag ska gå i likvidation om	
1. bolagets hela försäkringsbestånd har överlåtits,	

[1] Senaste lydelse 2019:766.

2. ett tillstånd att driva försäkringsrörelse som har beviljats för en bestämd tid har gått ut utan att något nytt tillstånd har beviljats,

3. tillståndet att driva försäkringsrörelse har återkallats utan att bolaget i stället har fått ett tillstånd att driva tjänstepensionsverksamhet enligt lagen (2019:742) om tjänstepensionsföretag, eller

4. bolaget saknar till försäkringsregistret anmäld behörig styrelse eller verkställande direktör.

En fråga om likvidation enligt första eller andra stycket prövas på anmälan av Finansinspektionen eller på ansökan av styrelsen, en styrelseledamot, den verkställande direktören, en delägare eller en röstberättigad som inte är delägare. I de fall som avses i andra stycket 4 prövas frågan på ansökan även av en borgenär eller någon annan vars rätt kan vara beroende av att det finns någon som kan företräda bolaget.

I de fall som avses i andra stycket 3 ska Bolagsverket fatta beslutet om likvidation så snart det är praktiskt möjligt, dock senast dagen efter det att ansökan eller anmälan om likvidation kom in till Bolagsverket. Ett beslut om likvidation ska inte meddelas, om det styrks att likvidationsgrunden upphört under ärendets handläggning. *Beslut om likvidation gäller omedelbart.*	I de fall som avses i andra stycket 3 ska Bolagsverket fatta beslutet om likvidation så snart det är praktiskt möjligt, dock senast dagen efter det att ansökan eller anmälan om likvidation kom in till Bolagsverket. Ett beslut om likvidation ska inte meddelas, om det styrks att likvidationsgrunden upphört under ärendets handläggning.

Bestämmelser om allmän domstols beslut om likvidation vid konkurs finns i 18 kap. 13 och 14 §§ lagen om ekonomiska föreningar.

75 §[2]

I ärenden enligt 74 § andra stycket 3 ska 17 kap. 12 och 18 §§ lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar inte tillämpas.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.	I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. *13,* 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I ett ärende enligt 74 § andra stycket 1, 2 eller 4 gäller även 17 kap. 12 § lagen om ekonomiska föreningar.

---

1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

2. För likvidationer som har beslutats före ikraftträdandet gäller 12 kap. 74 och 75 §§ i den äldre lydelsen.

[2] Senaste lydelse 2019:766.

Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2023-06-26

Närvarande: F.d. justitierådet Martin Borgeke samt justitieråden Leif Gäverth och Eric M. Runesson

Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken

Enligt en lagrådsremiss den 8 juni 2023 har regeringen (Justitiedepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring,
3. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
4. lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal,
5. lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige,
6. lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunniga Lina Lundgren.

Förslagen föranleder följande yttrande.

Sammanfattning av yttrandet

När det gäller det föreslagna insolvensgarantisystemet anser Lagrådet att den valda terminologin med benämningen ”insolvensorgan” måste övervägas på nytt. Den ger nämligen en missvisande bild av vad det är fråga om. Vidare avstyrker Lagrådet den föreslagna ändringen i 37 § andra stycket trafikskadelagen. I övrigt har Lagrådet inga avgörande invändningar mot förslagen, men anser att lagtexten bör justeras på några punkter.

Lagrådsremissens innehåll

I remissen finns förslag till vissa nya regler avseende trafikförsäkringen. Förslagen bygger på ett EU-direktiv och syftar till att öka skyddet för de som skadas i trafiken bl.a. genom att fler ska få ersättning ur försäkringssystemet.

Mera konkret innebär förslaget att vissa eldrivna cyklar, t.ex. elsparkcyklar, ska omfattas av kravet på trafikförsäkring och att ett insolvensgarantisystem ska införas för att säkerställa att en skadelidande får ersättning även om hans eller hennes trafikförsäkringsgivare tvångslikvideras eller går i konkurs. Andra delar av förslaget är att det högsta ersättningsbelopp som kan betalas från en motortävlingsförsäkring höjs och att det införs en möjlighet för den som köper ett fordon i ett annat land för bruk här i Sverige att välja i vilket land som försäkringen ska tecknas.

En mera generell synpunkt

Det föreslås att ett system med insolvensgaranti införs i följd av kravet i direktivet att ett ”organ” ska inrättas eller auktoriseras för att ersätta skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens. Kravet möts genom att det föreslås att försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige eller i ett annan EES-land ska ha ett solidariskt ansvar gentemot den skadedrabbade om det försäkringsföretag som har att ersätta skadan går i konkurs eller blir föremål för tvångslikvidation eller motsvarande utländska förfarande.

I remisstexten används uttrycket ”insolvensorgan” som en benämning för de svenska försäkringsgivarnas solidariska ansvar. Orden ”insolvensorgan” och ”organ” förekommer också i lagtexten i bestämmelser som gäller utländska försäkringsgivares ansvar. Terminologin har ontologiska dimensioner (jfr den franska textens ”organisme”, den engelska textens ”body” och den tyska textens ”Stelle”). Ordet ”organ” kan syfta på en kropps- eller växtdel med viss funktion eller en institution som utövar någon funktion, i regel samhällelig sådan. Betydelsemässigt ligger ordet i dess sistnämnda betydelse nära orden ”organisation”, ”inrättning” eller ”anstalt”. I samtliga fall åsyftas något med viss permanens.

Vad som avses i remissförslaget är dock ett garantiliknande ansvar som uppkommer i följd av en händelse – alltså något helt annat än ett organ. Så uttrycks för övrigt saken i föreslagna 29 a § trafikskadelagen, som tar sikte på ersättning till skadelidande som bor i Sverige. Uppfattningen om direktivets innebörd tycks alltså vara att någon organisation med permanens kring ansvaret inte behöver tillskapas, utan det är tillräckligt att det finns en funktion.

Men terminologin i remissen ger en annan bild. Lagrådet uppfattar att användandet av ordet ”insolvensorgan” är en följd av en ängslan för att någon kan påstå att Sverige inte har implementerat direktivet fullt ut om man inte använder ett ord som indikerar existensen av en organisation, trots att en organisation alltså inte ska finnas. Implementeringen av direktivet torde dock bara förutsätta att den svenska lagen innehåller en mekanism som säkerställer det solidariska ansvaret, inte att ord och begrepp ska användas trots att de saknar en reell innebörd eller vilseleder om att något finns som inte existerar.

Vad som ska finnas – vilket också föreslås – är således en krets av försäkringsgivare som enligt lag har ett suspensivt villkorat solidariskt ansvar. De kan liknas vid borgensmän; de är solvensgaranter. Terminologin bör i enlighet med den realism som har präglat och fortfarande är ett kännemärke för svensk lagstiftningstradition anpassas i enlighet med detta och referenser till ett ”organ” slopas.

Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen

1 §

Enligt förslaget ska paragrafen framöver innehålla endast det som nu föreskrivs i dess första stycke. Vid sidan av ett par språkliga justeringar görs den ändringen att ordet ”motordrivet” (fordon) byts ut mot ”motordrivna” (fordon). Någon förklaring till förslaget i detta avseende ges inte i författningskommentaren. Däremot förs det en diskussion som berör frågan i kapitel 6 i allmänmotiveringen.

I 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner finns det en legaldefinition av begreppet ”motordrivet fordon”. Enligt den bestämmelsen är ett motordrivet fordon ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas enligt definitionen in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängfordon.

Som Lagrådet har fått det förklarat för sig har ändringen från ”motordrivet fordon” till ”motordrivna fordon” gjorts enbart för att lagtexten ska bli mer lättläst. Av det som sägs i allmänmotiveringen kan man emellertid få intrycket att det är fråga om en saklig ändring som syftar till att begreppet bättre ska motsvara den definition av fordon som finns i direktivet. Där talas det inte om ”motordrivet fordon” utan om ”motorfordon” (se art. 1 p. 1; jfr med förklaringen i lagen om vägtrafikdefinitioner att ett motorfordon är en sorts motordrivet fordon).

Det måste klargöras i författningskommentaren om den här ändringen från ”motordrivet fordon” till ”motordrivna fordon” är endast språklig eller om den ska ges en saklig innebörd och, om så är fallet, vilken denna innebörd är. Skulle det röra sig endast om en språklig förändring, avråder Lagrådet från att den genomförs. Hänför man sig till något som är definierat i lag bör man använda sig av samma ordform som i definitionen.

1 a §

I paragrafen sägs att vid tillämpningen av lagen ska ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning alltid anses som ett motordrivet fordon om det uppfyller vissa i paragrafen närmare angivna förutsättningar. Ordet ”alltid” i lagtexten är valt för att visa att de aktuella fordonen kan anses vara motordrivna fordon redan enligt 1 § men att de, även om de skulle falla utanför ”motordrivna fordon” i 1 §, ska anses som ”ett motordrivet fordon”. Paragraferna ska alltså läsas tillsammans. (Det ska särskilt noteras att det i den här paragrafen talas om ”motordrivet fordon” och inte som i föreslagna 1 § om ”motordrivna fordon”.)

Eftersom innehållet i paragraferna hänger ihop skulle det vara en fördel om de slogs samman till en enda paragraf, indelad i tre stycken.

Hur som helst har den lagtekniska regleringen blivit aningen för sofistikerad och svårförstådd. Lagrådet föreslår att man i stället använder sig av följande formulering.

> Lagen tillämpas också på sådana eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som inte anses vara motordrivet fordon enligt 1 § om de…

29 a–f §§

De här paragraferna reglerar det nya insolvensgarantisystemet. Lagrådet återkommer till det som Lagrådet i det föregående har uttalat under rubriken En mera generell synpunkt. Det är inte lämpligt att i lagtexten avseende utländska försäkringsgivare tala om ”insolvensorgan” i de fall det inte är fråga om något organ på det sätt som ordet i det här sammanhanget bör förstås. Däremot är uttryckssättet i föreslagna 29 a § invändningsfritt.

29 a §

Enligt tredje stycket ska ersättning till den skadelidande betalas så snart som möjligt och senast tre månader ”från det att” den skadelidande har accepterat ett motiverat anbud om ersättning. Som Lagrådet ser det är det bättre att skriva ”från den dag” accepten har lämnats.

29 e §

I paragrafen sägs att de försäkringsgivare som har betalat ersättning inom ramen för ett insolvensgarantisystem ”inträder i den skadelidandes fordran hos den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet” (eller som har gått i konkurs). Enligt Lagrådets uppfattning kan man inte gärna inträda i någons fordran hos någon. Det är bättre att skriva ”inträder i den skadelidandes rätt gentemot den försäkringsgivare” etc.

37 §

I paragrafen föreskrivs om skyldighet för föraren att under färd medföra bevis om att fordonet är trafikförsäkrat. I andra stycket finns regler för straffansvar för den som bryter mot denna regel. Enligt den nuvarande lagtexten ska föraren dock vara fri från ansvar om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende. Ändringsförslaget i denna del går ut på att ersätta ”ger vid handen” med ”tyder på”.

Lagrådet har viss förståelse för förslaget. Ansvarsfrihetsregeln har drag av äldre lagspråk. Man kan också fråga sig om inte det viktiga är att en försäkring fanns snarare än att föraren hade med sig ett bevis om försäkringen. Men problemet med förslaget i remissen är att ersättningsuttrycket ”tyder på” inte har samma innebörd som ”ger vid handen”. Byte av uttryck innebär således en ändring i sak. Lagrådet avstyrker därför förslaget.

I sammanhanget kan nämnas att många polisstationer numera har stängt sina receptioner på lördagar, som ju är vardag, varför en mer ändamålsenlig tidsfrist skulle kunna vara ”… senast tredje arbetsdagen efter…”.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Lagrådet föreslår att punkterna 2 och 3 slås samman till en enda punkt som då skulle kunna få denna lydelse:

Bestämmelserna i de nya 29 a–29 f §§ och 33 § i den nya lydelsen tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts innan lagen trädde i kraft. De tillämpas däremot inte på likvidationsförfaranden som har beslutats före ikraftträdandet.

Förslaget till lag om ändring i konkurslagen

7 kap. 13 §

Den här paragrafen består av fem stycken och är sammantaget ganska omfångsrik. Det gäller inte minst det femte stycket som med förslaget blir ännu mera omfattande än för närvarande. Lagrådet anser att det bör övervägas om inte femte stycket – för att öka läsbarheten – bör delas upp i tre olika stycken. Det skulle i och för sig innebära att paragrafen fick totalt åtta stycken. Ett naturligt alternativ är då att det som enligt remissförslaget ska stå i femte stycket får bli en egen paragraf, indelad i fyra stycken.

Det som i så fall skulle bli det sista stycket kan lyda som följer.

> I konkurs hos ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring ska det på motsvarande sätt bifogas uppgift om vilka som har ingått avtal om trafikförsäkring och om andra som är ersättningsberättigade enligt sådana avtal samt om de fordringar som grundas på dessa avtal.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Justitiedepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 augusti 2023

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Busch, Billström, Svantesson, Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Jonson, Strömmer, Roswall, Forssmed, Tenje, Forssell, Slottner, M Persson, Wykman, Malmer Stenergard, Kullgren, Liljestrand, Brandberg, Bohlin, Carlson, Pourmokhtari

Föredragande: statsrådet Strömmer

Regeringen beslutar proposition 2022/23:142 Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken