

Till

ju.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar Ju 2018/03104/L2 Förslag till ändring av motorfordonsförsäkringsdirektivet

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, fanns inte med bland remissinstanserna vilket är olyckligt. Förslagen i direktivet kan komma att få oerhört stor betydelse för svenska och europeiska MC-ägare. Vår oro rör dels hur förslagen kommer att drabba all typ av motorsport i Sverige och Europa, dels hur det kan leda till ökade försäkringspremier för både de som utövar MC-sport och landsvägsmotorcyklister. SMC besvarar remissen utifrån respektive förslagsområde (försäkringsgivarens insolvens, skadehistorik, risker på grund av oförsäkrad körning, minimibelopp för försäkringstäckning samt direktivets tillämpningsområde).

Försäkringsgivarens insolvens

SMC känner inte till att något försäkringsbolag i Sverige hamnat på obestånd och därför inte kunnat täcka kostnaderna för olyckor. SMC förutsätter att Trafikförsäkringsföreningen hanterar denna fråga i Sverige så att alla försäkringstagare får den ersättning man har rätt till.

Skadehistorik

SMC ser inga fördelar i förslaget att införa ett standardiserat intyg om skadehistorik. Det finns inga krav på intyg om skadehistorik vid byte av försäkringsbolag i Sverige. Vi har ett fungerande system för medborgarna utan detta. Att införa krav på ett intyg för medborgare som flyttar över gränserna blir diskriminerande. SMC vet att svenska försäkringsgivare utfärdar intyg på begäran av enskilda. Det finns ett fungerande system utan krav i EG-direktiv. Direktivet bör vara utformat så att försäkringsgivare inte kan neka fordonsägare att teckna försäkring vid flytt till annat land, oavsett om man har ett intyg om skadehistorik eller inte.

Risker på grund av oförsäkrad körning

SMC har under perioden 2011-2017 konstaterat att 31 procent av dem som dör på en tvåhjulig motorcykel inte har ett giltigt MC-körkort. Denna grupp gör sig samtidigt skyldig till en lång rad trafikbrott utöver olovlig körning. Tre fjärdedelar är påverkade av alkohol och/eller droger och en fjärdedel kör utan hjälm. Dessutom kör 77 procent av förarna i denna grupp ett olagligt fordon (fordonet kan vara oregistrerat, avställt, oförsäkrat eller stulet. Knappt hälften ägde motorcykeln som framfördes vid olyckan). Andelen körkortslösa personer som skadas svårt på tvåhjulig MC är en knapp fjärdedel. En kontroll i STRADA och Vägtrafikregistret visar att endast 30 procent av de svårt skadade körkortslösa MC-förarna framförde en försäkrad motorcykel i samband med olyckan medan andelen var 90 procent bland körkortsinnehavarna. Genomgång av Trafikverkets djupstudier av dödade motorcyklister visar att i gruppen körkortslösa ställer majoriteten av MC-ägarna av motorcyklarna i samband med köp. Det betyder att man redan från start bestämt sig för att köra oförsäkrat. Orsaken är sannolikt att man inte har råd att betala premien för ett ofta mycket effektstarkt fordon.

Enligt Trafikförsäkringsföreningens, TFF:s, hemsida finns det över 60 000 oförsäkrade fordon i Sverige (cirka en procent) vilka orsakar skador på personer och egendom för flera hundra miljoner kronor om året.

För SMC är statistiken från STRADA, Trafikverkets djupstudier och TFF ett tecken på att problematiken med oförsäkrade fordon är försumbar bland de svenska motorcyklister i allmänhet. Däremot är det mer regel än undantag i en liten grupp som skapar många olyckor som leder till allvarliga olyckor.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Det betyder därmed att de oförsäkrade förarna drabbar MC-kollektivet ekonomiskt. Deras skador ersätts av Trafikförsäkringsföreningen, TFF, som drivs genom dels trafikförsäkringsavgifter, dels intäkter från trafikförsäkringsbolagen.

Redan idag ger motorfordonsförsäkringsdirektivet Sverige rätt att göra inhemska systematiska kontroller men inte över landets gränser. För SMC är det självklart att detta arbete inte är tillräckligt effektivt i Sverige eftersom andelen dödade och svårt skadade motorcyklister på oförsäkrade fordon ökar. SMC har inget emot att mandat ges att genomföra kontroller utanför Sveriges gränser men framför allt måste berörda myndigheter börja göra kontroller i Sverige. Transportstyrelsen förfogar över Vägtrafikregistret och vet därmed vilka ägare som har körkort, vilka som köper fordon, vilka som ställer av fordon och vilka fordon som är försäkrade. Det bör vara möjligt för myndigheten att påbörja ett arbete kring detta snarast.

En ny fordonskategori där det också finns risk för oförsäkrade fordon är regeringens satsning på elcyklar. Samtidigt inför svenska kommuner P-avgift med upp till 25 kronor per timme för motorcyklar och moped klass I (lika hög avgift som personbil trots att man upptar mindre yta). Det går inte att se med ögat om ett fordon är en elcykel eller en elcykelmoped klass I. SMC har noterat att allt fler mopedägare i Stockholm monterar av registreringsskylten för att kunna parkera gratis vid cykelställ. Detta leder till en ökad risk att ägarna också struntar i att betala försäkring, även om fordonet har försäkringsplikt. SMC befarrar att denna nya typ av fordon sannolikt har ovana förare (=hög olycksrisk) som kör utan skyddsutrustning (=hög skaderisk). SMC är övertygade om att dessa förare och fordon kommer att synas både i olycksstatistiken och hos TFF.

SMC föreslår att Transportstyrelsen snarast inleder en utredning för hur kontroller i Vägtrafikregistret kan genomföras då det gäller motorcyklar. SMC deltar gärna i detta arbete och föreslår även att Trafikförsäkringsföreningen och Polisen bjuds in.

Minimibelopp för försäkringstäckning

Det minimibelopp som föreslås av EU-kommissionen, €6 070 000 per olycka, oavsett antal skadelidande eller €1 220 000 per skadelidande, ligger långt under de 300 miljoner kronor som tillämpas i Sverige för trafikskadade enligt Trafikskadelagen. Denna ändring förändrar därmed inget i Sverige. Det som är intressant är vilka som ska omfattas av minimibeloppet, det vill säga, vilka som ingår i artikel 1, användning av ett fordon.

SMC är positiv till förändringen av minimibeloppet men framhåller samtidigt att **det är oerhört viktigt att förtydliga vilka som omfattas av den föreslagna artikel 1a i direktivet rörande användning.**

Direktivets tillämpningsområde

Bakgrunden till att kommissionen beslutat att skriva om Motorfordonsförsäkringsdirektivet är ett beslut i EU-domstolen 2014 utifrån en personskada då en oförsäkrad traktor körde på en person som stod på en stege på privat gårdsplan i Rumänien (VNUK 2009). EU-kommissionens tolkning av tre olika mål (Torreiro, VNUK och Andrade) har lett fram till det förslag som nu är ute på remiss. Kommissionen föreslår ett tillägg i artikel 1, som säger att alla olyckor under normal användning av fordonet, inklusive privat mark, inryms i direktivet genom artikel 1a: *"all användning av ett fordon som normalt är avsett som transportmedel, som överensstämmer med fordonets normala funktion, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse"*

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Varje nation kan ge undantag för vissa fordon, t ex Segway och elcyklar om man anser att det är nödvändigt. Ett uttalat undantag för tävlingsfordon saknas dock i EU-kommissionens förslag. Kommissionen säger att ” *representanter för motorsportsektorn begärde att denna sektor skulle undantas från direktivets tillämpning* ”. Det finns dock inte något i förslaget som antyder vad förslaget innebär för motorsporten och vilka konsekvenser det kan få.

I Sverige har vi sedan länge ett fungerande försäkringssystem som tar hand om alla skador som uppstår i olika sammanhang. Trafikskadelagen, TSL (1975:1410), är obligatorisk för alla motorcyklar i trafik med tre undantag:

- ”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.”

Vad betyder förslaget för motorsporten?

Det finns olika uppfattningar om vad Artikel 1 a kommer att innebära för motorsporten, både i Sverige och i andra länder. Betyder artikel 1 a att alla fordon måste omfattas av Trafikskadelagen i alla sammanhang utan undantag? Eller kan motorsporten leva vidare genom den ordning vi har i Sverige idag? Alla som tävlar och tränar inom motorsport är medveten om riskerna och man förväntar sig därför inte samma kompensation som på landsvägen om en olycka sker.

SMC har tagit del av kommissionens underlag ”Regulatory scrutiny board opinion SEC(2018) 248”. Vi tolkar det som att man påtalar att direktivets omfattning är otydlig: ”*The extent of the envisaged legislative change of **the scope of the MID** and the reasons for not assessing its implications are not sufficiently clear*”.

Man påtalar sedan att klargörande för motorsport undvikits i EU-domstolen:

”*The report reflects diverging interpretations and views, among Member States, the motor sport industry, consumer associations and other stakeholders, **concerning the actual scope of the Directive**. The report underlines the need to provide legal certainty and envisages a legislative change that is not impact assessed on the grounds that this would only codify established CJEU case law. However, it is not clear whether this change strictly reflects the CJEU rulings or actually extends the scope of the Directive. **The report leaves to be understood (in annex) that the envisaged clarification would reflect a wide interpretation of the scope, including for example the use of vehicles for motor sports, despite the fact that the Court has (in the Torreiro Judgment C-334/16) explicitly refrained from ruling whether or not the present scope of MID covers this area.***

I Sverige regleras motorsport genom dels genom Lag (1976:357) om motortävlingsförsäkring, dels genom individuella försäkringar som ingår i förarnas licenser. Motortävlingsförsäkringen täcker skador för tredjepart och sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det användes inom inhägnat tävlingsområde vid träning och tävling. Ersättning utgår med upp till 50 miljoner kronor per skada, vilket överstiger de föreslagna beloppen från kommissionen.

Det finns en individuell olycksfallsförsäkring för alla aktiva personer inom MC-sporten som har licens genom Svemo. Pris sätts utifrån ålder, sport, tävlingsnivå samt om man tävlar nationellt eller internationellt. Alla som tränar och tävlar i MC-sport skapar tillsammans medel för att täcka skadorna. Om intäkterna inte räcker höjs licenskostnaden kommande år. Maxbeloppen som utbetalas vid person- och sakskada understiger EU-kommissionens miniminivå.



Borlänge den 21 augusti 2018

Här anser SMC att det krävs ett klargörande från kommissionen om det föreslagna minimibeloppet även ska gälla personer som tränar och tävlar inom motorsporten. Det kan betyda kraftiga kostnadshöjningar av försäkringar.

Utöver den försäkring som ingår i förarlicens kan varje förare ha en privat olycksfallsförsäkring – under förutsättning att försäkringsbolaget ser MC-sport som en accepterad aktivitet (vilket inte alltid är fallet).

Om tävlingsmotorcyklar ska omfattas av trafikskadelagen kommer det sannolikt att leda till höjda premier för alla motorcyklister som idag betalar trafikförsäkring vilket främst drabbar unga MC-ägare. Till trafikförsäkringsavgiften tillkommer trafikförsäkringsskatt med 32 procent vilket därmed drabbar unga MC-ägare ännu mer.

SMC anser att den föreslagna skrivningen i Artikel 1 a inte är tillräckligt tydlig. Det tyckte inte heller kommissionens granskningskommitté.

SMC föreslår därför att Artikel 1 a alternativt artikel 5 kompletteras med skrivningen ” gäller ej motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde.

SMC står gärna till regeringens förfogande i alla frågor som rör MC-försäkringar.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

