



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 07.06.2002
KOM(2002) 244 endelig

2002/0124 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF, 90/232/EØF og
direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. ALMINDELIGE BEMÆRKNINGER

1.1. De nuværende direktiver om motorkøretøjsforsikring

Direktiverne om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (direktiverne om motorkøretøjsforsikring)¹ stammer fra 1972 med det første motorkøretøjsforsikringsdirektiv. Den seneste udvikling på dette område skete i 2000 med vedtagelsen af det fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring.

Med de tre første direktiver tog Fællesskabet en række afgørende skridt for at skabe et indre marked for motorkøretøjsforsikring:

- der blev indført en bestemmelse om, at alle motorkøretøjer i Fællesskabet skulle dækkes af en ansvarsforsikring (obligatorisk køretøjsforsikring), og der blev fastsat minimumsbeløb for forsikringsdækningen
- den frie bevægelighed for motorkøretøjer blev sikret ved, at forsikringspolicer får generel gyldighed på hele Fællesskabets område, hvorved der ikke længere er behov for forsikringskontrol ved grænserne. Dette var et stort skridt i retning af at sikre fri bevægelighed for personer og varer over grænserne
- det blev sikret, at ofre for ulykker, der var forårsaget af ukendte eller uforsikrede køretøjer, kunne få erstatning ved, at der blev oprettet erstatningsorganer (garantifonde) i samtlige medlemsstater, og endelig
- blev det sikret, at samtlige passagerer i køretøjet (herunder chaufførens familie) omfattes af den obligatoriske forsikring.

De første tre direktiver byggede på det tidligere system med "grønne kort", som blev oprettet for at gøre det lettere at afvikle skadesager, hvor den ansvarlige for skaden kom fra en anden medlemsstat end den, hvor køretøjet normalt var hjemmehørende. Med dette system blev det sikret, at der bliver betalt erstatning til ofre for ulykker, der er forårsaget af besøgende køretøjer. Dette sker gennem et netværk af grønt kortkontorer i den private sektor, som er etableret af forsikringsbranchen og findes i alle medlemsstater.

Der var dog stadig en væsentlig mangel: da hensigten oprindeligt var at fjerne grænsekontrol på forsikringer, dækkede systemet med grønne kort kun, når de skadelidte befandt sig i deres hjemland. Det omfattede ikke skadesager, hvor ulykken finder sted uden for den medlemsstat, hvor skadelidte hører hjemme (besøgende skadelidte). Denne mangel blev afhjulpet med fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv², som også indeholder en effektiv mekanisme til sagsbehandling ved sådanne ulykker.

¹ Direktiv 72/166/EØF, EFT L 103 af 2.5.1972, s. 1 (første motorkøretøjsforsikringsdirektiv), direktiv 84/5/EØF, EFT L 8 af 11.1.1984, s. 17 (Rådets andet direktiv), direktiv 90/232/EØF, EFT L 129 af 19.5.1990, s. 33 (tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv), direktiv 2000/26/EF, EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65 (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv).

² Direktiv 2000/26/EF, EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65 (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv).

1.2. Behovet for et femte direktiv om motorkøretøjsforsikring

Der er behov for en yderligere indsats. Den grænseoverskridende trafik øges, og Kommissionen modtager fortsat et større antal spørgsmål, klager og anmodninger fra enkeltpersoner og medlemmer af Europa-Parlamentet om, hvordan direktiverne om motorkøretøjsforsikringer fungerer.

Ikke alene er der behov for at modernisere visse aspekter af direktiverne, som blev vedtaget i 1970'erne eller 1980'erne (især hvad angår justeringen af mindstedækningen). Der er også behov for at afhjælpe mangler eller løse problemer, der forekommer meget ofte. Dette gælder specielt for:

- det store antal personer (f.eks. studerende, arbejdstagere, der midlertidigt tager ophold i udlandet, folk med ejendom i udlandet), som klager over, at det er vanskeligt at skaffe forsikringsdækning for midlertidigt ophold i en anden medlemsstat
- personer, som ønsker at købe et nyt eller brugt køretøj i en anden medlemsstat, og som har svært ved at få kortvarig forsikringsdækning, indtil køretøjet bliver indregistreret i importlandet
- den stigende efterspørgsel for dækning af fodgængere og cyklister som del af motorkøretøjsforsikring
- bilister, der ønsker en erklæring om skadefrihed eller skader fra deres nuværende forsikringsselskab, så de kan forhandle om en police med et andet forsikringsselskab.

Endelig omfatter fjerde direktiv kun skadesager, hvor ulykken finder sted uden for den medlemsstat, hvor skadelidte hører hjemme. Mekanismen for sagsbehandling har to formål: at sikre, at "besøgende skadelidte" får erstatning hurtigt og at etablere et effektivt erstatningssystem, hvorved retslige omkostninger minimeres.

Det foreslås nu, at denne mekanisme anvendes ved alle skader, uanset hvilken medlemsstat skadelidte er bosiddende i.

Behovet for at revidere og modernisere direktiverne om motorkøretøjsforsikring blev bekræftet ved den høring, som Kommissionen indledte i 1999 med deltagelse af nationale myndigheder, erhvervslivet og repræsentanter for brugere og skadelidte. Da Europa-Parlamentet er bevidst om den betydning, som motorkøretøjsforsikring har for menneskers hverdag, vedtog det i juli 2001 en beslutning, hvori det anbefalede at vedtage et femte direktiv om motorkøretøjsforsikring. Dette forslag til et direktiv er Kommissionens reaktion.

1.3. Formålet med forslaget

Formålet med forslaget er at justere direktiverne om motorkøretøjsforsikring med følgende hovedmål for øje:

- (1) at modernisere og forbedre beskyttelsen af skadelidte ved motorkøretøjsulykker gennem lovpligtig forsikring

- (2) at afhjælpe mangler og skabe klarhed om visse definitioner i direktiverne og dermed sikre øget konvergens i medlemsstaternes fortolkning og anvendelse heraf
- (3) at løse problemer, som opstår ofte for at sikre et mere effektivt indre marked for motorkøretøjsforsikring.

1.4. Forslagets indhold: problemstillinger

De forskellige grunde til at revidere og modernisere direktiverne om motorkøretøjsforsikring beskrives detaljeret senere i teksten. Løsningsforslagene findes i "Gennemgang af de enkelte artikler" i stykke 2 i denne begrundelse.

(a) *Midlertidige nummerplader [artikel 1, stk. 1, litra a)]*

I definitionen af "*det område, hvor et køretøj er hjemmehørende*" i artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166/EØF henvises til den stat, hvis nummerplade køretøjet er udstyret med, men det specificeres ikke, hvorvidt nummerpladen bør være midlertidig eller permanent. Hvad angår visse køretøjer med midlertidige nummerplader, har der været problemer med at skaffe forsikringsdækning i den medlemsstat, hvor de er indregistreret.

For at undgå fejlfortolkninger af denne bestemmelse bør definitionen ændres ved at indføje en utvetydig henvisning til midlertidige nummerplader.

(b) *Køretøjer uden nummerplade eller med en ukorrekt nummerplade [artikel 1, stk. 1, litra b)]*

Hvis en ulykke forårsages af et køretøj uden nummerplade eller med en plade, der ikke svarer til køretøjet, bliver det vanskeligt at definere "*det område, hvor et køretøj er hjemmehørende*".

I sin fortolkning af direktiverne har Domstolen udtalt, at "*et køretøj, der, når det passerer grænsen, er forsynet med nummerplader, som er lovligt udleveret af myndighederne i en medlemsstat, men som er falske, fordi de reelt tilhører et andet køretøj, skal anses for at være hjemmehørende i den medlemsstat, der har udleveret de pågældende plader*"³, og at der ville være behov for systematisk kontrol af, om nummerpladen skulle være gyldig⁴.

Som følge af Domstolens domme er nationale kontorer ofte nødt til at afhjælpe de økonomiske konsekvenser af ulykker, som ikke har nogen forbindelse med den medlemsstat, hvori de er etableret. Imidlertid forhindrer Domstolens afgørelser ikke, at Fællesskabets lovgivende institutioner finder andre retlige løsninger fremover. Hvad angår køretøjer uden nummerplade eller med en ukorrekt nummerplade, har Bureau-rådet foreslået, at det område, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende, i sagsbehandlingsøjemed bør betragtes som den medlemsstats område, hvor ulykken fandt sted.

³ Fournier-dom ...

⁴ Gambetta-dom ...

(c) *Forsikringskontrol [artikel 1, stk. 2]*

Med det formål at lette den frie bevægelighed for køretøjer i Det Europæiske Fællesskab blev kontrollen af grønne kort ved artikel 2 i direktiv 72/166/EØF ophævet for køretøjer, der normalt er hjemmehørende i en medlemsstat, når de indpasserer på en anden medlemsstats område.

Der har været en vis forvirring om betydningen af udtrykket "*stikprøvekontrol*", som optræder i artikel 2, stk. 1. Det første fortolkningsproblem er, hvorvidt sidste punktum i andet led i andet stykke også gælder for første led. Med andre ord: I hvilket omfang "*stikprøvekontrol*" kan tillades for køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat, når de indpasserer på en anden medlemsstats område? Det andet problem vedrører definitionen af begrebet "*stikprøvekontrol*", hvis betydning ikke står helt klart, især når der tænkes på, hvor vanskeligt det kan være at finde en passende oversættelse til øvrige fællesskabsprog.

Kommissionen ønsker at forenkle dette område og foreslår, at forsikringskontrol ved trafik inden for Fællesskabet kan tillades under visse omstændigheder af hensyn til den offentlige orden (f.eks.: efter en ulykke eller et uheld). Betingelsen bør være, at kontrollen ikke er systematisk eller diskriminerende og ikke rettet mod forsikringskontrol.

(d) *Fravigelse af pligten til at forsikre visse køretøjer [artikel 1, stk. 3]*

I henhold til artikel 4 i direktiv 72/166/EØF kan medlemsstater gøre en undtagelse fra kravet om, at køretøjer skal være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring, for så vidt der er tale om bestemte køretøjstyper, der er forsynet med særligt kendemærke, forudsat at den pågældende medlemsstat optager sådanne undtagelser på en liste, der sendes til de andre medlemsstater og til Kommissionen.

Litra a), henviser til køretøjer, der ejes af visse fysiske og juridiske personer, som de medlemsstater, der anvender en sådan fravigelse, bør sørge for erstatning til i tilfælde, hvor der finder ulykker sted i andre medlemsstater. Anvendelsen af denne bestemmelse medfører ikke særlige problemer, da erstatningen er garanteret af medlemsstaten.

Ifølge litra b), kan en medlemsstat undtage "*bestemte arter af køretøjer eller køretøjer, der er forsynet med særligt kendemærke*" (f.eks. visse køretøjer med lav hastighed, visse motordrevne maskiner), fra kravet om obligatorisk forsikring. Medlemsstaten har ingen pligt til at sikre erstatning til skadelidte ved ulykker, som disse køretøjer forårsager i en anden medlemsstat. I dette stykke gives der mulighed for, at andre medlemsstater foretager grænsekontrol af disse køretøjer for at sikre, at føreren er i besiddelse af et grønt kort eller har tegnet en grænseforsikring.

Men sådanne grænsekontroller, som udføres i henhold til direktivet for de typer køretøjer, der er omfattet af artikel 4, litra b), er ikke længere tilladt ved grænserne mellem medlemsstaterne efter Schengen-aftalen. Betingelserne for at anvende denne undtagelse er derfor ikke længere gældende.

(e) *Mindstebeløb for dækning [artikel 2]*

I henhold til artikel 6, stk. 2, i direktiv 84/5/EØF skal Kommissionen "eventuelt forelægge forslag, navnlig vedrørende justering af de i artikel 1, stk. 2 og 4, nævnte beløb". Imidlertid er de nuværende mindstebeløb for forsikringsdækning ikke blevet justeret, siden direktivet blev vedtaget.

I mellemtiden har medlemsstaternes lovgivning gennemgået en væsentlig udvikling på dette område: otte medlemsstater har indført ubegrænset dækning for personskader, og adskillige har indført dækningsbeløb, der ligger langt over direktivets mindstebeløb for erstatning for tingsskade.

Hvis der tages højde for inflationen på de nuværende beløb⁵, siden direktivet blev vedtaget i 1984, ville tallene se således ud: Personskade: 605 500 EUR ved én skadelidt og 865 000 EUR pr. skade ved flere skadelidte. Tingsskade: 173 000 EUR pr. skade. Person- og tingsskade: 1 038 000 EUR pr. skade.

Det bør bemærkes, at der i udkastet til Europa-Parlamentets resolution om et femte motorkøretøjsdirektiv fastsættes en fælles mindstedækning på 2 000 000 EUR, men beregningsgrundlaget for dette beløb er ikke blevet forklaret.

(f) *Ophævelse af medlemsstaternes mulighed for at begrænse erstatning for tingsskade opstået ved uheld forvoldt af ukendte køretøjer [artikel 2]*

I henhold til artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF opretter eller godkender hver medlemsstat et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingsskader og personskader, der forvoldes af et ukendt eller uforsikret køretøj.

Dog indeholder fjerde afsnit i denne bestemmelse en undtagelse, som kan begrænse erstatningens rækkevidde væsentligt. Her bestemmes det, at "medlemsstaterne kan begrænse eller udelukke intervention fra organet ved tingsskader forvoldt af et ukendt køretøj". Denne undtagelse er berettiget ifølge direktivets sjette betragtning "under hensyn til den bestående risiko for svig."

På baggrund af en række klager, som Kommissionens tjenestegrene har modtaget fra skadelidte, ser det ud til, at visse medlemsstater udelukker intervention fra deres nationale organer ved materielle skader, selv i de tilfælde, hvor de specifikke omstændigheder eliminerer enhver risiko for svig, for eksempel hvor skadelidte har lidt både person- og tingsskade i den samme ulykke.

⁵

De nuværende mindstebeløb for obligatorisk forsikring er:
Personskade: 350 000 EUR ved én skadelidt og 500 000 EUR pr. skade ved flere skadelidte.
Tingsskade: 100 000 EUR pr. skade.
Person- og tingsskade: 600 000 EUR pr. skade.

(g) *Ordning med servicerepræsentanter [artikel 3]*

I henhold til artikel 12a, stk. 4, andet led, første punktum, i direktiv 88/357/EØF (andet skadesforsikringsdirektiv), som ændret ved direktiv 90/618/EØF (fri udveksling af tjenesteydelser – motorkøretøjer), "*skal den medlemsstat, hvor der præsteres tjenesteydelser (dvs. hvor risikoen er) udpege en repræsentant, der er bosat eller etableret på dens område, som skal indsamle alle nødvendige oplysninger i forbindelse med krav*". I sidste punktum, i fjerde led, bestemmes det, at "*Den udpegede person må ikke udøve nogen form for direkte forsikringsvirksomhed for nævnte virksomheder.*"

Sidstnævnte bestemmelse forhindrer, at forsikringsselskabernes filialer kan blive skadebehandlingsrepræsentanter med fri præstation af tjenesteydelser, hvorimod datterselskaber (som er uafhængige juridiske personer) ikke berøres af dette forbud. Dette kan medføre øgede udgifter.

Baggrunden for denne bestemmelse, som ikke er specificeret i direktivets betragtninger, var sandsynligvis at forhindre en sammenkobling mellem den fri udveksling af tjenesteydelser og retten til at etablere en virksomhed. Senere ophævede tredje direktiv imidlertid alle begrænsninger i retten til at udøve disse funktioner samtidig. Konsekvensen af denne retlige udvikling er, at filialer af forsikringsselskaber i henhold til de gældende forsikringsdirektiver kan fungere som repræsentanter for alle forsikringsoperationer, dog undtaget motorkøretøjsforsikring.

(h) *Dækning af passagerer, som vidste eller burde vide, at føreren var påvirket af alkohol eller andet rusmiddel [artikel 4, stk. 1]*

Målsætningen med motorkøretøjsforsikringsdirektiverne om at sikre, at den lovpligtige forsikring omfatter samtlige passagerer, drages ikke i tvivl. Imidlertid hævdes det i visse fortolkninger, at passagerer kan undtages fra dækning, såfremt de vidste eller burde vide, at føreren af køretøjet var påvirket af alkohol eller andet rusmiddel, da ulykken indtraf. En sådan fortolkning er endda blevet taget med i visse medlemsstaters nationale lovgivning.

Passageren er normalt ikke i stand til at bedømme, hvorvidt føreren er påvirket. Under alle omstændigheder bør der fokuseres på at beskytte ofret. At forsøge at afskrække motorkørsel i påvirket tilstand er et udmærket mål, men det bør ikke opnås ved at mindske forsikringsdækningen for de passagerer, der er ofre for trafikulykker.

Derfor bør dette punkt i direktiverne gøres klarere i henhold til den praksis, som Domstolen har fastlagt⁶.

⁶ Sag C-129/94 *Ruiz Bernáldez*.

(i) *Fodgængere og cyklister [artikel 4, stk. 2]*

Selv om fodgængere og cyklister kan forårsage ulykker, er motorkøretøjer skyld i de fleste ulykker. Uanset hvem der er ansvarlig for ulykken, lider fodgængere og cyklister ofte større skade i ulykker, hvor motorkøretøjer er indblandet.

Såfremt en ulykke ikke er forårsaget af føreren af et motorkøretøj, varierer fodgængeres og cyklisters stilling væsentligt i de forskellige medlemsstater. I visse medlemsstater gives der ingen forsikringsdækning, og domstolene forsøger ofte at konstatere, om føreren kunne være ansvarlig, således at ofret omfattes af motorkøretøjsforsikringen. I andre medlemsstater er det fastsat i lovgivningen, at fodgængere og cyklister er omfattet af forsikringen for det køretøj, der er involveret i ulykken, uanset om føreren er ansvarlig, selv om der er forskel i national lovgivning på de specifikke omstændigheder, hvorunder fodgængerens eller cyklisten er ansvarlig.

At fodgængere og cyklister indgår i visse medlemsstaters lovgivning, lader ifølge Kommissionens oplysninger ikke til at have haft nogen væsentlig indflydelse på prisen for forsikring.

(j) *Dækning af hele Fællesskabets område i hele kontraktens løbetid (midlertidigt ophold i andre medlemsstater) [artikel 4, stk. 3]*

Kommissionen modtager en lang række henvendelser fra borgere, som klager over, at de har vanskeligt ved at opnå forsikringsdækning ved midlertidigt ophold i udlandet, hvilket skyldes den praksis, som visse forsikringsselskaber følger. Nogle forsikringsselskaber bestemmer i deres policer, at forsikringsaftalen udløber, når det forsikrede køretøj har befundet sig i en anden medlemsstat i en vis periode. I andre aftaler fastsættes det, at den forsikrede skal underrette forsikringsselskabet, hvis køretøjet befinder sig i udlandet i en vis periode, således at præmien kan justeres. Hvis en sådan meddelelse ikke bliver indgivet, kan dette medføre, at aftalen opsiges.

Begge bestemmelser har stort set samme virkning: de udgør en hindring for den frie bevægelighed for personer og for det indre marked. De er ligeledes i modstrid med artikel 2, første led, i direktiv 90/232/EØF, som pålægger medlemsstaterne at træffe de nødvendige foranstaltninger, således at alle lovpligtige ansvarsforsikringer for motorkøretøjer dækker hele Fællesskabets område på grundlag af én enkelt præmie.

Det kan være hensigtsmæssigt at gøre direktiverne klarere på dette punkt for at sikre, at dette princip føres effektivt ud i livet, således at en person, der midlertidigt flytter til en anden medlemsstat, ikke mister sin forsikringsdækning, uanset om det sker af faglige eller private årsager. Dette bør dog ikke påvirke forpligtelserne i medlemsstaternes nationale lovgivning vedrørende indregistrering af køretøjer.

(k) Forsikringsdækning for importerede køretøjer [artikel 4, stk. 4]

Hvert år ansøger tusindvis af borgere deres bopælsland om tilladelse til indregistrering af et importeret motorkøretøj, der tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat⁷. Der kan være tale om et brugt køretøj, som er erhvervet i en anden medlemsstat enten af en forhandler eller af ansøgeren selv, eller et køretøj, der er købt som nyt i en anden medlemsstat. Der er væsentlige prisforskelle inden for Fællesskabet, og det er helt naturligt, at enkeltpersoner ønsker at drage fordel af det indre marked.

På sin vej til bestemmelseslandet skal køretøjet være omfattet af en forsikring udstedt af et selskab, der har ret til at drive virksomhed i oprindelseslandet. En sådan kortvarig forsikring er normalt langt dyrere pro rata end en forsikring med normal løbetid, og det er ofte vanskeligt at finde et forsikringselskab, der er villig til at yde denne kortvarige dækning.

Når køretøjet når frem til bestemmelseslandet, skal det være omfattet af en forsikring, indtil det igen bliver indregistreret. I den eksporterende medlemsstat sikrer motorkøretøjsforsikringen ofte ikke dækning i denne periode, og det er vanskeligt at finde alternativ forsikringsdækning i bestemmelseslandet.

Direktiverne bør indeholde en løsning, så det bliver lettere at skaffe forsikringsdækning af disse køretøjer.

(l) Forsikringsselskabets skadeserklæring [artikel 4, stk. 4]

Hvis en forsikringstager ved en forsikringsaftales udløb beslutter at indgå en ny aftale med et forsikringsselskab, der har hjemsted i en anden medlemsstat (fordi han har skiftet bopæl eller ønsker en grænseoverskridende forsikring), kan det være vanskeligt at få forsikringsgiveren til at udstede en erklæring om hans skadesforløb. Den manglende mulighed for at dokumentere forløbet under den tidligere kontrakt medfører ofte, at forsikringstageren ikke kan forhandle den optimale pris hos den nye forsikringsgiver.

Derfor bør direktiverne indeholde en bestemmelse om, at forsikringsselskabet er forpligtet til at udlevere den nævnte erklæring om skader, når de kontraktlige forpligtelser ophører. Denne forpligtelse bør ikke berøre parternes frihed til at fastsætte præmien på forsikringsaftalen.

⁷ Fristen for genregistrering er ikke blevet harmoniseret. Den varierer meget inden for EØS: én dag i Irland, tre dage i Østrig, fjorten dage i Danmark, én måned i Finland, Portugal og Sverige, tre måneder i Frankrig og Det Forenede Kongerige, seks måneder i Grækenland, Luxembourg og Spanien og ét år i Tyskland, Italien, Nederlandene og Norge.

(m) Selvrisiko [artikel 4, stk. 4]

Selvrisiko er en del af en skade, som skal betales af forsikringstageren og ikke af forsikringsgiveren.

Effektiv beskyttelse af ofret betyder, at selvrisiko, som er foreskrevet i national lovgivning eller kontraktligt aftalt, ikke bør kunne gøres gældende mod skadelidte, for så vidt der er tale om en lovpligtig forsikring.

En sådan selvrisiko bør kun finde anvendelse i forholdet mellem forsikringsselskab og forsikringstager.

(n) Udvidelse af mekanismen i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring⁸ til at omfatte samtlige ulykker for at sikre en hurtig og effektiv behandling af skadesager [artikel 4, stk. 4]

Der er et dobbelt formål med mekanismen i fjerde direktiv om behandling af skadesager: at sikre, at skadelidte får erstatning hurtigt og at etablere et effektivt erstatningssystem, hvorved retslige omkostninger minimeres. Fjerde direktiv omfatter skadesager, hvor ulykken finder sted uden for den medlemsstat, hvor skadelidte hører hjemme.

I forbindelse med moderniseringen af motorkøretøjsforsikringsdirektiverne betragtes det som hensigtsmæssigt at udvide bestemmelserne i fjerde direktiv til at omfatte alle typer skadesager, uanset hvilken medlemsstat skadelidte er bosat i. En sådan udvidelse må anses for at være forenelig med det eksisterende system med bureauer i artikel 2, stk. 2, i direktiv 72/166/EØF, som anvendes til sagsbehandling ved ulykker, der er forårsaget af køretøjer, som er hjemmehørende i en anden medlemsstat.

Den foreslåede mekanisme består af følgende elementer:

- Skadelidte ved motorkøretøjsulykker har ret til at rejse direkte krav

I henhold til artikel 3 i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv kan skadelidte ved uheld, der indtræffer i en anden medlemsstat end den skadelidtes bopælsland eller i et tredjeland, der tilhører ordningen for grønne kort, rejse krav direkte mod det forsikringsselskab, som har ansvarsforsikret skadevolder. Retten til at rejse direkte krav er en betingelse for anvendelse af proceduren med begrundet erstatningstilbud (se nedenfor).

Det bør bemærkes, at skadelidtes ret til at rejse direkte krav mod forsikringsselskabet ikke er en proceduremæssig eller civilretlig foreteelse, som er uforenelig med forsikring. For at kunne udvide lovpligtig forsikring inden for Fællesskabet med en passende grad af beskyttelse af skadelidte må retten til at rejse direkte krav gives til alle skadelidte ved motorkøretøjsulykker.

⁸ Direktiv 2000/26/EF, EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65 (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv).

- Forsikringssselskabets udnævnelse af en skadebehandlingsrepræsentant

I henhold til artikel 4, stk. 1, i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring skal hvert forsikringssselskab udpege en skadeforhandlingsrepræsentant i hver medlemsstat. Denne repræsentants funktion omfatter for indeværende kun ulykker, der er omfattet af dette direktiv (dvs. ulykker, der finder sted uden for den medlemsstat, hvor skadelidte hører hjemme).

- Proceduren med begrundet erstatningstilbud

I henhold til artikel 4, stk. 6, i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring skal medlemsstaterne indføre en forpligtelse over for skadevolderens forsikringssselskab for at sikre, at der senest tre måneder efter den dato, hvor skadelidte fremsatte sit erstatningskrav, fremsættes et begrundet erstatningstilbud i tilfælde, hvor ansvaret ikke bestrides, og tabet er opgjort, eller der gives et begrundet svar, hvis ansvaret afvises. Denne pligt bør ledsages af hensigtsmæssige, effektive og systematiske finansielle eller tilsvarende administrative sanktioner.

- Etablering af informationskontorer

I henhold til artikel 5 i direktiv 2000/26/EF skal hver medlemsstat etablere et informationskontor med ansvar for at føre et register med specifikke oplysninger, så sagsbehandlingen lettes.

En udvidelse af erstatningsorganet, som er fastsat i artikel 6 i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring, er imidlertid ikke hensigtsmæssig, da dette organs funktion vil gribe ind i det eksisterende system med bureauer med grønt kort, som anvendes til sagsbehandling ved ulykker, der er forårsaget af køretøjer, som er hjemmehørende i en anden medlemsstat.

2. GENNEMGANG AF ARTIKLERNE

Artikel 1, stk. 1 – Midlertidige nummerplader – køretøjer uden nummerplade eller med en ukorrekt nummerplade

Med første stykke i denne artikel ændres første led i artikel 1, stk. 4, i direktiv 72/166/EØF, som indeholder definitionen af det område, hvor køretøjet er hjemmehørende. Formålet er at undgå fejlfortolkninger. Det gøres klart, at definitionen omfatter både midlertidig og permanent indregistrering.

Med andet stykke indsættes der en sætning i den nævnte definition af det område, hvor et køretøj er hjemmehørende. Med denne ændring skabes der klarhed om anvendelsen af denne definition, når der er tale om køretøjer uden nummerplader eller med nummerplader, der ikke svarer til køretøjet. Det bestemmes, at ved ulykker betragtes disse køretøjer som hjemmehørende i det område, hvor ulykken fandt sted. Selv om andre kriterier er blevet overvejet (f.eks. det område, hvor køretøjet sidst har fået tildelt en lovlig nummerplade), følger forslaget henstillingen fra bureauernes råd i denne sammenhæng, da det derved bliver lettere at behandle skadesager, hvori sådanne køretøjer indgår.

For at kunne omfatte enhver tænkelig ulovlighed i forbindelse med nummerplader (falske og forfalskede plader, manglende eller ugyldige plader) henviser bestemmelsen til køretøjer "*som ikke er forsynet med nummerplade eller med en nummerplade, som ikke eller ikke længere svarer til køretøjet*".

Artikel 1, stk. 2 – Forsikringskontrol

Der har været en vis forvirring om betydningen af udtrykket "*stikprøvekontrol*", som optræder i artikel 2, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF samt fortolkningen heraf.

Med forslaget skabes der klarhed om anvendelsen af denne bestemmelse på to vigtige punkter: For det første begrænses omfanget af forbuddet mod at udføre forsikringskontrol til køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat, og køretøjer, der er hjemmehørende på et tredjelands område, og som indpasserer fra en anden medlemsstats område. For det andet undgås begrebet "*stikprøvekontrol*", og tilladt kontrol defineres ved hjælp af tre negative betingelser: ikke systematisk eller diskriminerende og ikke rettet mod forsikringskontrol.

Artikel 1, stk. 3 – Fravigelse af pligten til at forsikre visse køretøjer

Med forslaget slettes artikel 4, litra b), i direktiv 72/166/EØF.

I artikel 4 i første direktiv om motorkøretøjsforsikring er medlemsstaterne i visse tilfælde berettiget til at fravige den generelle forpligtelse til, at motorkøretøjer skal have obligatorisk forsikringsdækning. I artikel 4, litra a), opstilles visse undtagelsestilfælde (køretøjer, der ejes af bestemte juridiske personer), hvor medlemsstaterne skal sikre, at der udbetales erstatning for tab eller skade, der skyldes ulykker, som indtræffer på en anden medlemsstats område. Da beskyttelsen af skadelidte i forbindelse med uforsikrede køretøjer er garanteret, kan undtagelsesbestemmelsen opretholdes.

I stk. b) i den nævnte artikel opstilles andre undtagelsestilfælde (køretøjer, der er forsynet med særligt kendemærke), hvor medlemsstaterne i henhold til direktiverne har mulighed for at kræve et gyldigt, grønt kort, eller at der tegnes grænseforsikring ved grænsen for at sikre, at der betales erstatning til skadelidte ved ulykker, der er forårsaget af køretøjer fra en anden medlemsstat. Efter at man med Schengen-aftalen har ophævet grænsekontrollen inden for Fællesskabet, kan der ikke længere garanteres for betaling af erstatning til ofre for ulykker, der er forårsaget af køretøjer uden for deres indregistreringsområde. Fravigelsen bør derfor slettes.

Artikel 2 – Mindstebeløb for dækning

Ved justeringen af mindstebeløbene for dækning, som blev aftalt for adskillige år siden, har Kommissionen afvist tanken om at fastsætte en ubegrænset dækning, som findes i visse medlemsstater. Den har ligeledes afvist en fælles mindstedækning for person- og tingsskader. Den mener, at personskader er mere alvorlige for skadelidte end tingsskader og derfor kræver mere beskyttelse.

Med forslaget ændres artikel 1, stk. 2, i direktiv 84/5/EØF, og der fastsættes et mindstebeløb for dækning på 1 000 000 EUR pr. skadelidt ved personskader og 500 000 EUR pr. skade ved tingsskader. Både det generelle mindstebeløb pr. uheld med flere skadelidte og det generelle beløb ved person- og tingsskader afskaffes. Kommissionen mener, at de foreslåede beløb er et hensigtsmæssigt minimum, ikke

kun for at tage højde for inflationen og den økonomiske virkelighed i alle medlemsstater, men for at styrke beskyttelsen af skadelidte.

Afskaffelsen af disse globale beløb udgør sammen med stigningen i mindstebeløbet for dækning et væsentligt element til forbedring af beskyttelsen. Det bør understreges, at det ikke er Kommissionens hensigt kun at opretholde den finansielle værdi af de eksisterende beløbsgrænser ved at pristalsregulere disse, men at forbedre beskyttelsen af de skadelidte mærkbart.

Et nyt stykke 3 erstatter det gamle stykke 3 i den ændrede artikel. Sidstnævnte stykke indeholdt en bestemmelse om omregning, som ikke længere er anvendelig efter indførelsen af euroen. Førstnævnte stykke indeholder en periodisk justeringsbestemmelse, så der foretages opdatering af mindstebeløbene, uden at direktivet skal ændres. Det tydeligste og mest objektive indeks er formentlig det europæiske forbrugerprisindeks fra Eurostat.

For at lette anvendelsen af justeringsbestemmelsen bør Kommissionen oplyse Rådet og Parlamentet om justeringen og de nye beløb og sørge for offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Endelig foreslås der en ændring af artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF med henblik på at forbedre beskyttelsen af skadelidte i tilfælde af skader, der er forårsaget af uidentificerede køretøjer. Formålet med ændringen er at mindske medlemsstaternes mulighed for at begrænse eller fjerne erstatningsorganets mulighed for at foretage udbetalinger med henblik på at forebygge svig. Hermed udelukkes en sådan mulighed, hvor den samme ulykke har medført både tingsskader og væsentlige personskader, og risikoen for svig derfor er minimal. Da det er vanskeligt at fastlægge en harmoniseret definition af alvorlige personskader, hører definitionen af dette begreb ind under national lovgivning.

Artikel 3 – Servicerepræsentanter

Artikel 12a, stk. 4, i direktiv 88/357/EØF ændres for at give forsikringsselskabernes filialer mulighed for at blive repræsentanter for frit udbud af tjenesteydelser, som det allerede er tilfældet med al anden forsikringsvirksomhed end motorkøretøjsforsikring.

Artikel 4, stk. 1 – Passagerenes kendskab til førerens tilstand

Formålet med denne bestemmelse er at undgå eventuelle fejlfortolkninger af direktiverne og dermed sikre fuld dækning af alle passagerer. Ifølge visse fortolkninger i nogle få medlemsstater kan en passagerer undtages fra dækning, såfremt han vidste eller burde vide, at føreren af køretøjet var påvirket af alkohol eller andet rusmiddel. At fjerne dækningen fra passageren i disse tilfælde vil være i klar modstrid med ånden i forsikringsdirektiverne og med Domstolens retspraksis.

Dækningen af disse passagerer i den lovpligtige motorkøretøjsforsikring anfægter ikke deres eventuelle ansvar i henhold til gældende national lovgivning eller skadeserstatningen i en specifik ulykke, hvilket bør afgøres af de nationale domstole.

Artikel 4, stk. 2 – Fodgængere og cyklister

Der indsættes en ny bestemmelse i direktiv 84/5/EØF for at kunne inddrage personskader for fodgængere og cyklister i ulykker, hvis der er et motorkøretøj involveret, i køretøjets forsikring. Denne dækning under køretøjets forsikring bør være gældende, uanset om føreren er skyld i ulykken.

For at undgå eventuel forvirring om forsikringsemner (som hører under forsikringsdirektiverne) og civilretten (som hører under national lovgivning), hedder det i en betragtning, at fodgængeres og cyklisters civilretlige ansvar bestemmes af den relevante medlemsstats lovgivning. Med andre ord: ofrets skader dækkes i princippet af køretøjets forsikring. Denne dækning under den lovpligtige motorkøretøjsforsikring afgør ikke fodgængerens eller cyklistsens ansvar i en specifik ulykke eller den skadeserstatning, der tildeles. Dette spørgsmål bør afgøres efter gældende national lovgivning og af de nationale domstole.

Artikel 4, stk. 3 – Dækning på hele Fællesskabets område i hele forsikringsaftalens løbetid

I henhold til artikel 2, første led, i direktiv 90/232/EØF bør den lovpligtige forsikring dække hele Fællesskabets område på grundlag af én enkelt præmie.

Formålet med forslaget artikel 4, stk. 3, er at skabe klarhed om denne forpligtelse og forhindre forsikringsselskaberne i at udøve deres virksomhed, således at denne forpligtelse bliver begrænset. Det er hensigten, at en forsikringstager, som midlertidigt flytter fra én medlemsstat til en anden, hverken direkte eller indirekte mister sin forsikringsdækning, uanset om flytningen sker af faglige eller private årsager.

Artikel 4, stk. 4 – Forsikringsdækning for importerede køretøjer

Personer, som ønsker at købe nye eller brugte køretøjer i én medlemsstat og indføre dem i en anden medlemsstat, klager ofte over de vanskeligheder, de har med at skaffe forsikringsdækning.

Når den indførende medlemsstat i tredive dage fra leveringsdatoen betragtes som det område, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende, får forsikringsselskaberne i denne medlemsstat mulighed for at dække risici i den periode, uden at forsikringsselskabet behøver at følge forsikringsdirektivernes procedurer for frit udbud af tjenesteydelser. Dermed bliver det lettere at skaffe forsikringsdækning i de første tredive dage efter leveringen, og køber får mulighed for at indføre og indregistrere køretøjet i denne periode.

Hvis køretøjet inden for disse tredive dage bliver inddraget i en ulykke uden at være forsikret, bør erstatningsorganet i den indførende medlemsstat være ansvarlig. Erstatningsorganet i den indførende medlemsstats kompetence skyldes bestemmelsen om, at denne stat betragtes som det område, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende i perioden.

Artikel 4, stk. 4 – Forsikringssselskabets skadeserklæring

Formålet med denne bestemmelse er at gøre det muligt for en forsikringstager, der ønsker at tegne en ny forsikring med et andet selskab, at dokumentere sin historie under den gamle aftale.

I denne artikel bestemmes forsikringssselskabets pligt til inden for to uger fra udløbet af de kontraktlige forbindelser at udlevere erklæring til forsikringstageren med en oversigt over de skader, køretøjet har været involveret i under denne forbindelse, med en grænse på fem år.

Det er dog ikke formålet med forslaget at bestemme, hvordan det nye forsikringssselskab skal anvende skadeserklæringen ved vurdering af risici eller præmiefastsættelse. Direktiverne bør ikke gribe ind i princippet om fri prisfastsættelse, som anvendes på det indre marked for finansielle tjenesteydelser. Denne forpligtelse berører derfor ikke parternes frihed til at fastsætte præmien på forsikringsaftalen.

Artikel 4, stk. 4 – Selvrisiko

For at sikre fuld beskyttelse af ofre for motorkøretøjsulykker bør medlemsstaterne ikke give mulighed for, at der anvendes selvrisiko mod skadelidte, medmindre der foreligger særlige omstændigheder, hvor direktiverne giver mulighed herfor (f.eks. artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF med ændringerne i dette forslags artikel 4 med henblik på at undgå svig).

Artikel 4, stk. 4 – Direkte krav

Med denne bestemmelse udvides retten til direkte krav som bestemt i artikel 3 i fjerde motorkøretøjsdirektiv til at omfatte parter, der har lidt tings- eller personskaade i enhver motorkøretøjsulykke.

Spørgsmålet om, hvorvidt ofret for en ulykke er berettiget til at påberåbe sig en forsikringsaftale og rette sit krav direkte til forsikringssselskabet, er et væsentligt element i forsikringsforholdet, som er meget vigtigt for beskyttelsen af skadelidte. I forbindelse med modernisering af direktiverne om motorkøretøjsforsikring kan det ikke retfærdiggøres at begrænse denne ret til ofre for ulykker, der er sket uden for deres egen medlemsstat, som det er fastsat i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring. Skadelidte ved andre motorkøretøjsulykker bør have samme beskyttelse.

Artikel 4, stk. 4 – Skadebehandlingsrepræsentanter og proceduren med begrundet tilbud

Hvad angår direkte krav, virker det i forbindelse med moderniseringen af direktiverne om motorkøretøjsforsikring ikke rimeligt at anvende bestemmelser, som er væsentlige for beskyttelsen af skadelidte, inden for de begrænsede rammer, der er udstukket i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring.

Med denne bestemmelse udvides proceduren med begrundet tilbud, som er fastsat i artikel 4, stk. 6, i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring til at omfatte samtlige typer motorkøretøjsulykke.

Da denne procedure kun kan fungere, såfremt hvert forsikringsselskab har en skadebehandlingsrepræsentant i samtlige medlemsstater, og da fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring allerede pålægger forsikringsselskaberne at udpege en sådan repræsentant, bygger forslaget på den nuværende mekanisme og udvider repræsentantens funktioner, så denne kan behandle enhver ulykke, der er forårsaget af et køretøj, som er dækket af lovpligtig forsikring.

Bestemmelserne i forslagets artikel 4, stk. 4, er forenelige med systemet med bureauer i artikel 2, stk. 2, i direktiv 72/166/EØF, som anvendes til sagsbehandling ved ulykker, der er forårsaget af køretøjer, som er hjemmehørende i en anden medlemsstat, uanset om disse køretøjer er forsikret.

Artikel 4, stk. 4 – Informationskontorer

For at gøre det lettere for skadelidte at søge om erstatning skal de informationscentre, der er fastlagt i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, ikke blot begrænse sig til de ulykker, som nævnes i direktivet, men også give oplysninger ved ulykker, der er forårsaget af et køretøj, som er dækket af lovpligtig forsikring.

Artikel 5 – Sletning af henvisning til bortfaldet artikel

Med artikel 5 i forslaget slettes artikel 4, litra b), i direktiv 72/166/EØF, der indeholder visse undtagelser fra forpligtelsen til at forsikre motorkøretøjer. Henvisningen til denne bestemmelse i artikel 5 i direktiv 2000/26/EF bør derfor også slettes.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF, 90/232/EØF og direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 47, stk. 2, første og tredje punktum, artikel 55 og artikel 95, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

i henhold til fremgangsmåden i henhold til traktatens artikel 251³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ansvarsforsikring for motorkøretøjer (motorkøretøjsforsikring) er af særlig betydning for Europas borgere, uanset om de er forsikringstagere eller ofre for en ulykke. Den har ligeledes en væsentlig betydning for forsikringsselskaberne, da den udgør den største del af skadesforsikringsmarkedet i Fællesskabet. Motorkøretøjsforsikring har også indflydelse på fri bevægelighed for personer og køretøjer. Det bør derfor være en væsentlig prioritet for Fællesskabet på området for de finansielle tjenesteydelser at styrke og konsolidere det indre marked for motorkøretøjsforsikring.
- (2) Der er allerede taget væsentlige skridt i denne retning med Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse⁴, Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer⁵, Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer⁶, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv)⁷.

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

⁴ EFT L 103 af 2.5.1972, s. 1, senest ændret ved direktiv 84/5/EØF (EFT L 8 af 11.1.1984, s. 17).

⁵ EFT L 8 af 11.1.1984, s. 17, senest ændret ved direktiv 90/232/EØF (EFT L 129 af 19.5.1990, s. 33).

⁶ EFT L 129 af 19.5.1990, s. 33.

⁷ EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65.

- (3) Fællesskabets ordning for motorkøretøjsforsikringer bør ajourføres og forbedres. Dette behov er blevet bekræftet af resultaterne af en høring af erhvervslivet, forbrugerne og de skadelidtes organisationer.
- (4) For at undgå eventuelle fejlfortolkninger af de gældende bestemmelser i direktiv 72/166/EØF og gøre det lettere at forsikre køretøjer med midlertidige nummerplader bør definitionen af det område, hvor et køretøj er hjemmehørende, udtrykkelig omfatte den stat, hvis nummerplader køretøjet er forsynet med, uanset om nummerpladerne er permanente eller midlertidige.
- (5) I overensstemmelse med direktiv 72/166/EØF er køretøjer med falske eller ulovlige nummerplader blevet betragtet som hjemmehørende i den medlemsstat, der har udstedt nummerpladerne. Som følge af denne regel er nationale kontorer ofte nødt til at tage stilling til de økonomiske konsekvenser af ulykker, som ikke har nogen forbindelse med den medlemsstat, hvori kontorene er beliggende. Uden at ændre det almindelige kriterium om, at nummerpladen afgør, hvilket område et køretøj er hjemmehørende i, bør der fastsættes en særlig regel i tilfælde af ulykker, der forårsages af et køretøj uden nummerplader eller med nummerplader, der ikke eller ikke længere svarer til køretøjet. Alene for at lette behandlingen af skadesager bør det område, hvor køretøjet er hjemmehørende, i dette tilfælde være det område, hvor ulykken fandt sted.
- (6) For at lette fortolkningen og anvendelsen af betegnelsen "stikprøvekontrol" i direktiv 72/166/EØF, bør denne bestemmelse gøres klarere. Forbuddet mod systematisk kontrol af motorkøretøjsforsikringer bør både gælde for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, og for køretøjer, der er hjemmehørende på et tredjelands område, men som indpasserer fra en anden medlemsstats område. Det kan kun tillades at udføre kontrol, såfremt dette ikke sker systematisk, ikke er diskriminerende og foretages som led i politikontrol, som ikke alene vedrører forsikringskontrol.
- (7) Ifølge direktiv 72/166/EØF kan medlemsstaterne i visse tilfælde fravige det almindelige krav om, at der skal tegnes lovpligtig forsikring for motorkøretøjer. I nogle af disse tilfælde skal medlemsstaterne sikre, at der betales erstatning for tab eller skade, som er indtruffet på en anden medlemsstats område. En sådan fravigelse, som ikke bringer beskyttelsen af skadelidte i fare, bør opretholdes. I andre tilfælde er de medlemsstater, der benytter sig af fritagelsen, ikke forpligtet til at betale erstatning til skadelidte ved ulykker, der forårsages i udlandet så længe andre medlemsstater har ret til at kræve, at motorkøretøjer, der indpasserer på deres område, er i besiddelse af et gyldigt grønt kort eller en aftale om forsikring på grænseplader. Efter ophævelsen af grænsekontrollen inden for Fællesskabet er der imidlertid ikke længere garanti for erstatning til ofre for ulykker, der forårsages i udlandet af sådanne uforsikrede køretøjer. Den mulighed for fravigelse i disse tilfælde, som er fastsat i direktiv 72/166/EØF, bør derfor ikke længere tillades. De tilsvarende bestemmelser i direktiv 2000/26/EF bør ligeledes ophæves.
- (8) Medlemsstaternes forpligtelse til at garantere forsikringsdækning ud over visse mindstebeløb udgør et væsentligt element til sikring af beskyttelsen af skadelidte. De mindstebeløb, der er fastsat i direktiv 84/5/EØF, bør ikke kun pristalsreguleres, men reelt forøges for at styrke beskyttelsen af skadelidte. Endvidere bør de nuværende samlede mindstebeløb pr. skade ved personskader med mere end én skadelidt og det samlede beløb for person- og tingsskader, som medfører en ringere reel dækning for skadelidte i visse ulykker, ophæves.

- (9) For at sikre, at mindstebeløbet for dækning ikke udhules med tiden, bør der indføres en periodebestemt justeringsbestemmelse med udgangspunkt i det europæiske forbrugerprisindeks (EICP) fra Eurostat, som fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 2494/95 af 23. oktober 1995 om harmoniserede forbrugerprisindekser⁸. Der bør fastsættes procedureregler for en sådan justering.
- (10) Bestemmelsen i direktiv 84/5/EØF, hvorved medlemsstaterne med henblik på at forhindre svig kan begrænse eller udelukke udbetalinger fra erstatningsorganet ved tingsskade, der er forårsaget af et ukendt køretøj, kan i visse tilfælde forhindre, at der udbetales rimelig erstatning til skadelidte. Denne mulighed for at begrænse eller udelukke, at der udbetales erstatning, bør ikke eksistere, hvis den samme ulykke har medført både tingsskader og væsentlige personskader, og risikoen for svig derfor er minimal. Betydningen af væsentlige personskader bør defineres i de enkelte medlemsstaters nationale lovgivninger.
- (11) I øjeblikket findes der en valgmulighed i direktiv 84/5/EØF, hvorefter medlemsstaterne kan tillade en selvrisiko indtil et vist beløb, som kan gøres gældende over for skadelidte ved tingsskade forårsaget af køretøjer, der ikke er forsikrede. Denne valgmulighed forringer beskyttelsen af skadelidte og skaber forskelsbehandling i forhold til skadelidte ved andre ulykker. Denne valgmulighed bør derfor ikke længere tillades.
- (12) Rådets andet direktiv 88/357/EØF af 22. juni 1988 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring, om fastsættelse af bestemmelser, der kan lette den faktiske gennemførelse af den frie udveksling af tjenesteydelser, og om ændring af direktiv 73/239/EØF⁹ bør ændres, således at forsikringsselskabernes filialer kan blive repræsentanter for forsikringsvirksomhed inden for motorkøretøjer, som det allerede er tilfældet med anden forsikringsvirksomhed.
- (13) Det forhold, at passagerer i køretøjet er dækket af forsikringen, er et væsentligt fremskridt, der er opnået med den gældende lovgivning. Dette formål ville blive bragt i fare, hvis en national lovgivning udelukkede passagerer fra forsikringsdækning, såfremt de vidste eller burde vide, at føreren af køretøjet var påvirket af spiritus eller andre rusmidler, da ulykken fandt sted. Passageren er normalt ikke i tilstrækkelig grad i stand til at bedømme, om føreren er påvirket. Målsætningen om at tilskynde bilister til ikke at køre bil under påvirkning af rusmidler nås ikke ved at nedsætte forsikringsdækningen for passagerer, som bliver ofre for en trafikulykke. Det forhold, at disse passagerer dækkes af køretøjets lovpligtige forsikring er uden betydning for spørgsmålet om de kan ifalde et eventuelt ansvar i henhold til gældende national lovgivning, eller for størrelsen af den erstatning, der udredes ved en konkret ulykke.
- (14) Forsikringsdækningen for fodgængere og cyklister ved ulykker, hvori der indgår et motorkøretøj, varierer betydeligt inden for Fællesskabet. I visse medlemsstater er fodgængere og cyklister ikke omfattet af køretøjets forsikring, medmindre det kan påvises, at føreren har haft et vist ansvar. I andre medlemsstater er fodgængere og cyklister omfattet af denne forsikring, fordi de normalt er den svage part i en ulykke. For at mindske disse forskelle bør det sikres, at fodgængere og cyklister dækkes af den

⁸ EFT L 257 af 27.10.1995, s. 1.

⁹ EFT L 172 af 4.7.1988, s. 1, senest ændret ved direktiv 2000/26/EF.

lovpligtige forsikring for det køretøj, der har været involveret i ulykken, uanset om føreren har handlet culpøst eller ej. Denne dækning gennem køretøjets lovpligtige ansvarsforsikring berører ikke spørgsmålet om fodgængerens eller cyklistens erstatningsansvar eller størrelsen af den erstatning, der udredes ved en konkret ulykke.

- (15) Visse forsikringsselskaber har indføjet klausuler i forsikringspolicer om, at aftalen bortfalder, hvis køretøjet i et givet tidsrum befinder sig uden for den medlemsstat, hvor det er indregistreret. Denne fremgangsmåde er i strid med princippet i direktiv 90/232/EØF, hvorefter den lovpligtige ansvarsforsikring bør dække hele Fællesskabets område på grundlag af én enkelt præmie. Det bør derfor specificeres, at forsikringsdækningen gælder for hele aftalens løbetid, selv om køretøjet i en given periode befinder sig i en anden medlemsstat, idet dette dog ikke berører medlemsstaternes nationale lovgivning om indregistrering af køretøjer.
- (16) Der bør tages initiativ til at gøre det lettere for forbrugerne at skaffe forsikringsdækning for køretøjer, der indføres fra én medlemsstat til en anden fra det tidspunkt, hvor køberen accepterer leveringen til køretøjet indregistreres i den modtagende medlemsstat. Der bør indføres en midlertidig undtagelse fra den almindelige regel, der fastlægger den medlemsstat, hvor risikoen foreligger. I en periode på tredive dage efter at køber har accepteret leveringen, bør den modtagende medlemsstat, og ikke den medlemsstat, hvor køretøjet indregistreres, betragtes som den medlemsstat, hvor risikoen foreligger.
- (17) En person, som ønsker at tegne en ny motorkøretøjsforsikring hos et andet forsikringsselskab, bør kunne dokumentere sit ulykkes- og skadesforløb under den tidligere forsikringsaftale. Ved aftalens udløb bør forsikringsselskabet give forsikringstageren en erklæring om skader eller skadefri kørsel under hele aftalens løbetid, dog højst inden for de seneste fem år, uden at dette dog berører parternes frihed til at fastsætte forsikringspræmien.
- (18) For at sikre en passende beskyttelse af skadelidte ved motorkøretøjsulykker bør medlemsstaterne ikke give tilladelse til at fastsætte en selvrisiko, som kan gøres gældende over for skadelidte.
- (19) Retten til at påberåbe sig en forsikringsaftale og rette et krav direkte mod forsikringsselskabet, har væsentlig betydning for beskyttelsen af skadelidte ved en ulykke, som involverer et motorkøretøj. Direktiv 2000/26/EF giver skadelidte ved ulykker, som indtræffer i en anden medlemsstat end den, hvor den skadelidte er bosat, og som er forårsaget af køretøjer, som er forsikrede og hjemmehørende i en medlemsstat, en ret til at rejse krav direkte mod det selskab, hvor skadevolder er ansvarsforsikret. Med henblik på at fremme en effektiv og hurtig sagsbehandling samt i videst mulige omfang at undgå omkostningskrævende søgsmål, bør denne ret udtrækkes til at omfatte skadelidte ved enhver ulykke forvoldt af motorkøretøjer.
- (20) For at øge beskyttelsen af alle ofre for ulykker forvoldt af motorkøretøjer bør proceduren med "begrundede tilbud", som er fastsat i direktiv 2000/26/EF, dække alle typer ulykker forvoldt af motorkøretøjer. For at sikre, at denne mekanisme fungerer ordentligt uden at skulle gentage den struktur, der kræves i det nævnte direktiv, bør den repræsentant, som et forsikringsselskab særligt har udpeget med henblik på dette direktiv, også kunne gøres ansvarlig for at behandle enhver ulykke forvoldt af motorkøretøjer. Denne procedure er i overensstemmelse med ordningen med bureauer for grønne kort, som er fastlagt i direktiv 72/166/EØF med henblik på behandlingen af

skadesanmeldelser i forbindelse med ulykker, der er forårsaget af køretøjer, som er hjemmehørende i en anden medlemsstat.

- (21) For at lette skadelidtes adgang til at søge erstatning bør informationskontorerne, som er oprettet i henhold til direktiv 2000/26/EF, ikke kun give oplysninger om ulykker, der er omfattet af dette direktiv, men også give lignende oplysninger om samtlige ulykker forårsaget af motorkøretøjer.
- (22) Derfor bør direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF, 90/232/EØF og 2000/26/EF ændres.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 72/166/EØF

I direktiv 72/166/EØF foretages følgende ændringer:

1. I artikel 1, stk. 4, foretages følgende ændringer:
 - (a) Første led affattes således:

"– den stats område, hvis nummerplader køretøjet er forsynet med, uanset om nummerpladen er permanent eller midlertidig, eller"
 - (b) Som nyt led indsættes:

"– i tilfælde af køretøjer uden nummerplade eller med en nummerplade, der ikke svarer eller ikke længere svarer til køretøjet, som er involveret i en ulykke, den stats område, hvor ulykken fandt sted ved behandling af skadesager som fastsat i artikel 2, stk. 2, første led."
2. Artikel 2, stk. 1, affattes således:

"1. Medlemsstaterne fører ikke kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, eller for køretøjer fra et tredjelands område, når de indpasserer fra en anden medlemsstats område.

De kan dog føre kontrol med forsikringer, såfremt dette ikke sker systematisk, ikke er diskriminerende og foretages som led i politikontrol, som ikke alene vedrører forsikringskontrol."
3. Artikel 4, litra b) ophæves.

Artikel 2

Ændringer af direktiv 84/5/EØF

Artikel 1 i direktiv 84/5/EØF affattes således:

"Artikel 1

1. Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, skal dække tingsskade såvel som personskade.
2. Medlemsstaterne skal, med forbehold af eventuelle regler om mere omfattende forsikringsdækning, der måtte gælde i medlemsstaterne, kræve lovpligtig forsikring for mindst følgende beløb:
 - (a) ved personskade 1 000 000 EUR pr. skadelidt
 - (b) ved tingsskade 500 000 EUR for hver skade uanset antallet af skadelidte.
3. De i stk. 2 omhandlede beløb gennemgås hvert femte år med henblik på at tage hensyn til ændringer i det europæiske forbrugerprisindeks (EICP) som er fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 2494/95*. Den første gennemgang finder sted [fem år efter, at direktiv 2003/.../EF er trådt i kraft].

Beløbene justeres automatisk. Beløbene forhøjes med den procentuelle ændring i EICP, der er sket i perioden, dvs. i de fem år umiddelbart forinden justeringen, og afrundes opad til et multiplum af 10 000 EUR.

Kommissionen underretter Europa-Parlamentet og Rådet om de justerede beløb og sørger for offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

4. Hver medlemsstat opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingsskader og personskader, der forvoldes af et ukendt køretøj, eller et køretøj for hvilket den i stk. 1 omhandlede lovpligtige forsikring ikke er tegnet.

Det foregående afsnit griber ikke ind i medlemsstaternes ret til at tillægge eller undlade at tillægge dette organs intervention en subsidiær karakter samt til at give regler for regresretten mellem dette organ, den eller de for uheldet ansvarlige og andre forsikringsselskaber eller organer inden for den sociale sikring, der skal yde skadelidte erstatning for samme skade. Medlemsstaterne må imidlertid ikke tillade, at organet gør udbetalingen af erstatning betinget af, at skadelidte på nogen måde godtgør, at den ansvarlige person er ude af stand til eller nægter at betale.

5. Skadelidte kan under alle omstændigheder henvende sig direkte til dette organ, som på grundlag af de oplysninger, skadelidte giver efter anmodning fra organet, er forpligtet til at give vedkommende et begrundet svar på spørgsmålet om dets intervention.

Medlemsstaterne kan imidlertid fra organets intervention udelukke personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, når organet kan bevise, at de vidste, at dette ikke var forsikret.

6. Medlemsstaterne kan begrænse eller udelukke intervention fra organet ved tingsskader forvoldt af et ukendt køretøj.

Denne mulighed finder ikke anvendelse, såfremt skadelidte har lidt væsentlig personskade som følge af den pågældende ulykke.

Betingelserne for, hvornår der foreligger væsentlige personskader fastlægges i de enkelte medlemsstaters lovgivning.

7. Hver medlemsstat anvender sine administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser på nævnte organs interventioner med forbehold af enhver praksis, som måtte være mere gunstig for skadelidte. "

* EFT L 257 af 27.10.1995, s. 1.

Artikel 3

Ændringer af direktiv 88/357/EØF

Artikel 12a, stk. 4, fjerde afsnit, andet led, i direktiv 88/357/EØF, ophæves.

Artikel 4

Ændringer af direktiv 90/232/EØF

I direktiv 90/232/EØF foretages følgende ændringer:

1. I artikel 1 indsættes som nyt andet stykke efter første stykke:

"En passager kan ikke udelukkes fra forsikringsdækningen med den begrundelse, at han vidste eller burde vide, at føreren af køretøjet var påvirket af spiritus eller andet rusmiddel, da ulykken fandt sted".

2. Som artikel 1a indsættes:

"Artikel 1a

Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, skal dække personskade på fodgængere og cyklister som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, uanset om brugeren af køretøjet har handlet culpøst."

3. Artikel 2, første led, affattes således:

"– dækker hele Fællesskabets område på grundlag af en enkelt præmie og i hele kontraktens løbetid, også i perioder hvor køretøjet befinder sig i en anden medlemsstat under kontraktens løbetid, og"

4. Som artikel 4a til 4f indsættes:

"Artikel 4a

1. Når et køretøj afsendes fra en medlemsstat til en anden betragtes, uanset artikel 2, litra d), andet led, i direktiv 88/357/EØF den medlemsstat, hvor risikoen foreligger, som den modtagende medlemsstat i tredive dage fra det tidspunkt, hvor køber har bekræftet leveringen, selv om køretøjet ikke formelt er registreret i den modtagende medlemsstat.
2. Såfremt et køretøj bliver involveret i en ulykke i den i stk. 1 nævnte periode, mens det er uforsikret, skal det organ, der henvises til i artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF, i den modtagende medlemsstat udrede den erstatning, der er fastsat i artiklen.

Artikel 4b

Medlemsstaterne drager omsorg for, at forsikringstager inden for to uger efter udløbet af en forsikringskontrakt for et køretøj med forsikringsdækning som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF modtager en erklæring om skader, som køretøjet har været involveret i, i de seneste fem år af kontraktforholdet.

Artikel 4c

For så vidt angår den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF kan en selvrisiko ikke gøres gældende over for den skadelidte ved en ulykke.

Artikel 4d

Medlemsstaterne sikrer, at skadelidte ved uheld, der er forårsaget af et køretøj, som er dækket af en forsikring som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, kan rejse krav direkte mod det forsikringsselskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i.

Artikel 4e

1. Medlemsstaterne sikrer, at den repræsentant, et forsikringsselskab udpeger i henhold til artikel 4, stk. 1 til stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF*, uanset dennes forpligtelser ifølge direktivet også kan gøres ansvarlig for behandlingen og afslutningen af skadesager som følge af ulykker indtruffet i den medlemsstat, hvor han er udpeget, og som er forårsaget af et køretøj, der er omfattet af lovpligtig forsikring som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF og tegnet af det forsikringsselskab, som denne repræsenterer.

2. Medlemsstaterne fastlægger proceduren i artikel 4, stk. 6, i direktiv 2000/26/EF ved behandling af skadesager i forbindelse med ulykker, der er forårsaget af et køretøj, der er dækket af forsikring som nævnt i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF.
3. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 berører ikke det system med bureauer, som er fastlagt i artikel 2, stk. 2, i direktiv 72/166/EØF til behandling af skadesager vedrørende uheld, der er forårsaget af køretøjer, som er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, uanset om sådanne køretøjer er forsikret.

Artikel 4f

Medlemsstaterne sikrer, uden at dette påvirker deres forpligtelser i henhold til dette direktiv, at de informationskontorer, der åbnes eller godkendes efter artikel 5 i direktiv 2000/26/EØF, giver de oplysninger, der er nævnt i artiklen, til enhver, der har lidt tings- eller personskaade, som er forårsaget af et køretøj med forsikringsdækning som nævnt i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF.

* EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65."

Artikel 5

Ændringer af direktiv 2000/26/EF

I artikel 5, stk. 1, litra a), i direktiv 2000/26/EF, foretages følgende ændringer:

1. punkt 2, nummer ii), ophæves
2. punkt 5, nummer ii), ophæves.

Artikel 6

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 31. december 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 7

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 8

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

For Europa-Parlamentet

Formand

For Rådet

Formand

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS TITEL

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF, 90/232/EØF og 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer ("femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv").

DOKUMENTREFERENCENUMMER

KOM(2002) 244 endelig.

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Der er behov for fællesskabslovgivning, da formålet med dette direktiv er at forbedre og gøre Fællesskabets rammer for lovpligtig motorkøretøjsforsikring klarere.

Den mest påtrængende ændring er justeringen af mindstedækningsbeløbene i direktiverne. I henhold til artikel 6, stk. 2, i direktiv 84/5/EØF skal Kommissionen "*eventuelt forelægge forslag, navnlig vedrørende justering af de i artikel 1, stk. 2 og 4, nævnte beløb*". Denne justering er ikke sket siden vedtagelsen af direktiv 84/5/EØF.

Andre ændringer med det formål at forbedre og gøre de retlige rammer for motorkøretøjsforsikring klarere sker som følge af de store antal forespørgsler, klager og opfordringer fra borgere og medlemmer af Parlamentet om anvendelsen af disse direktiver. Kommissionen har under høringerne af erhvervslivet, de skadelidtes organisationer og motorkøretøjsførernes sammenslutninger samt medlemsstaternes eksperter nøje undersøgt behovet for at gennemføre disse ændringer i Fællesskabets lovgivning.

Endelig er der øvrige forslag om at udvide visse mekanismer om sagsbehandling, som allerede er indført i Fællesskabets lovgivning ved direktiv 2000/26/EF (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv), til at omfatte alle motorkøretøjsulykker.

Vedrørende nærhedsprincippet bør det ligeledes bemærkes, at Europa-Parlamentet i juli 2001 vedtog en udtalelse, hvori Kommissionen blev opfordret til at vedtage et forslag til et femte direktiv om motorkøretøjsforsikring. De initiativer, der er foreslået i denne udtalelse, ligger inden for dette forslags anvendelsesområde.

Forslaget er begrænset til det specifikke område EU-lovgivning om motorkøretøjsforsikring. Der fokuseres på obligatorisk motorkøretøjsforsikring, og man undgår bevidst at regulere områder, som ligger uden for anvendelsesområdet som for eksempel civilret eller reglerne om indregistrering af køretøjer.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

- Hvilke forretningssektorer?: Skadesforsikringsselskaber, der beskæftiger sig med motorkøretøjsforsikring.
- Hvilke virksomhedsstørrelser? (Hvilken koncentrationsgrad af små og mellemstore virksomheder?): Både små og mellemstore virksomheder samt større skadesforsikringsselskaber berøres. Formålet med forslaget og med EU's lovgivning om motorkøretøjsforsikring i almindelighed er at sikre en passende beskyttelse af skadelidte i motorkøretøjsulykker, hvilken størrelse og hvilke karakteristika som forsikringsselskabet, der sørger for dækningen, har. Det anses ikke for hensigtsmæssigt at diskriminere mellem forsikringsselskaber på grund af deres størrelse.
- Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF? Nej.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

De fleste bestemmelser i forslaget betyder tydeligvis ikke ekstra byrder for forsikringsselskaberne.

Artikel 2, hvor direktivernes mindstebeløb for forsikringsdækning justeres, og hvori der fastsættes en justeringsklausul, kan siges at indvirke på de erstatningsbeløb, som forsikringsselskaberne udbetaler. Imidlertid viser resultaterne af Kommissionens høringer af forskellige interesserede parter, at den erstatning, der skal udbetales af forsikringsselskaberne, kun i ganske få tilfælde (normalt under 0,1%) når det mindstebeløb for lovpligtig forsikringsdækning, der er fastsat i de nuværende direktiver, eller det højere niveau, der findes i visse medlemsstater. I en række medlemsstater findes mindstebeløbene for dækning slet ikke (ubegrænset dækningssystem), eller de eksisterer kun ved tingsskade. De fleste medlemsstater, der anvender mindstebeløb for dækning, har lagt niveauet højere end i de nuværende direktiver. Så vidt Kommissionen er bekendt, har mindsteniveauet for dækning ikke medført negative konsekvenser for forsikringsselskaberne i disse medlemsstater. Desuden opfordres der i den resolution, som Europa-Parlamentet vedtog i juli 2001, til en større forøgelse i mindstebeløbet for dækning, end det er tilfældet i forslaget.

Artikel 4, stk. 2, hvorved fodgængere og cyklister omfattes af den lovpligtige forsikring for det køretøj, der er involveret i ulykken, uden at dette anfægter reglerne om civilretligt ansvar i medlemsstaterne, forventes ikke at have en væsentlig indvirkning på forsikringspræmierne. En række medlemsstater har allerede taget dette skridt, og forsikringsselskaberne og deres forsikringsmarkeder har påtaget sig denne dækning uden særlige vanskeligheder.

Artikel 4, stk. 4, hvori forsikringsselskabet forpligtes til at udstede en skadeserklæring til forsikringstager ved kontraktens udløb, er allerede praksis i branchen og en pligt i visse medlemsstater. Byrden for forsikringsselskaberne er minimal.

Med denne artikel forpligtes forsikringsselskaberne også til at have en skadesbehandlingsrepræsentant i samtlige medlemsstater. Der kræves ikke yderligere udvikling i forsikringsselskabernes struktur, da forslaget bygger på det nuværende system med udpegede repræsentanter, som er fastsat i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring. Desuden betyder artikel 3 i forslaget, at forsikringsselskabernes administrative byrde mindskes, da man hermed fjerner forbuddet i de eksisterende direktiver mod at anvende en filial som et forsikringsselskabs repræsentant i en anden medlemsstat.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?
- for beskæftigelsen: overvejende neutral
 - for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder: overvejende neutral
 - for virksomhedernes konkurrenceevne: overvejende neutral.
5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ers særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Forslaget påvirker ikke forsigtighedskravene til forsikringsselskaberne, som f.eks. forsikringsmæssige hensættelser eller solvensmargen. Formålet er at øge beskyttelsen af skadelidte i motorkøretøjsulykker og gøre det lettere for forsikringstager at opnå forsikringsdækning. I sådanne spørgsmål er det uacceptabelt at skelne mellem størrelsen på virksomhederne.

HØRING

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

1) The European Federation of Road Traffic Victims (FEVR)

Denne organisation af ofre for trafikulykker støtter de initiativer, som Kommissionen har foreslået. Den foretrækker dog ubegrænset forsikringsdækning af personskader i stedet for et system med mindstebeløb som i de nuværende direktiver og i forslaget. Hvad angår udvidelsen af mekanismen til skadesagsbehandling, som er fastsat i fjerde direktiv om motorkøretøjsforsikring, til at omfatte alle typer ulykker, støtter FEVR ganske vist bestemmelsen, men foreslår at indføre yderligere garantier og strengere frister ud over dem, som allerede er fastsat i det nævnte direktiv. FEVR foreslår også yderligere foranstaltninger, der rækker ud over forsikringslovgivningen, som f.eks. harmonisering af moralsk ansvar og oplysninger til skadelidte om de hjælpeorganisationer, der har kompetence på det område, hvor ulykken fandt sted.

2) Den Europæiske Forsikringskomité (CEA)

Organisationen, som repræsenterer de europæiske forsikringselskaber, har tilkendegivet sin støtte til Kommissionens initiativ om at modernisere forsikringsdirektiverne og til hovedbestemmelserne i forslaget. Der er i forslaget taget højde for en række af dens tekniske forslag. Hvad angår justeringen af mindstebeløbene for dækning, støtter CEA imidlertid en justering af de beløb, der blev bestemt i 1984 og en periodisk justeringsbestemmelse, men går ikke ind for en væsentlig justering af mindstebeløbene for dækning i forslaget (som er anbefalet af Europa-Parlamentet) for at øge beskyttelsen af skadelidte. CEA ønsker, at der i forslaget bibeholdes et generelt beløb pr. uheld (for personskader ved mere end én skadelidt i samme ulykke og for personskader og tingsskade), som det er tilfældet i de nuværende direktiver. Den mener også, at visse forsikringsmarkeder har brug for en overgangsperiode for at kunne tilpasse sig de erstatningsbeløb, der er fastsat i forslaget. Desuden har CEA udtrykkelig bekymring over, at fodgængere og cyklister omfattes af førerens lovpligtige forsikring, da den betragter dette som et spørgsmål om civilretligt ansvar, som falder uden for et forsikringsdirektiv.

3) Council of Bureaux¹

Council of Bureaux har udtrykt sin støtte til hovedbestemmelserne i forslaget og har samarbejdet med Kommissionen for at kunne løse visse særlige problemer om f.eks. køretøjer uden nummerplade eller med forkert nummerplade og forsikringsdækning for importerede køretøjer.

4) Association of European Co-operative and Mutual Insurers (ACME)

Organisationen, som repræsenterer kooperative og gensidige forsikringselskaber, støtter Kommissionens initiativ om at modernisere forsikringsdirektiverne og hovedbestemmelserne i forslaget. Der er i forslaget taget højde for en række af dens forslag. ACME har imidlertid udtrykt bekymring over ophævelsen af det generelle erstatningsbeløb pr. ulykke (for personskader ved mere end én skadelidt i samme ulykke og for personskader og tingsskade), som findes i de nuværende direktiver. Organisationens har også udtrykt bekymring over ophævelsen af medlemsstaternes mulighed for at begrænse erstatning for tingsskade opstået ved uheld forvoldt af ukendte køretøjer på grund af risikoen for svig. Den foretrækker, at forsikringselskabets forpligtelse til at udstede en skadeserklæring begrænses til de tilfælde, hvor en forsikringspolice er blevet opsagt, eller forsikringstager har bedt om en sådan erklæring.

¹ Council of Bureaux er koordineringsorganet for systemet med grønne kort. Med dette system blev det sikret, at der bliver betalt erstatning til ofre for ulykker, der er forårsaget af besøgende køretøjer. Dette sker gennem et netværk af grønt kort-kontorer i den private sektor, som er etableret af forsikringsbranchen og findes i alle medlemsstater samt i et stort antal tredjelande.

5) European Consumers Organisation (BEUC)

Den europæiske forbrugerorganisation støtter Kommissionens initiativ om at modernisere forsikringsdirektiverne og forbedre Fællesskabets retlige rammer på dette område. BEUC har udtrykt sin generelle støtte til de hovedbestemmelser, der nu indgår i forslaget. Der er i forslaget taget højde for en række af dens forslag. Ud over specifikke bemærkninger til de foreslåede bestemmelser har BEUC betonet behovet for at stræbe mod mere harmoniserede retlige rammer for forsikringsaftaleret. Organisationen har også udtrykt sin bekymring over de høje præmier på motorkøretøjsforsikringsaftaler og anbefaler, at præmierne i højere grad bør baseres på statistikker for udgifter til skader i de forskellige risikokategorier.

6) European Bureau of the International Alliance of Tourism og International Automobile Federation

Disse to europæiske sammenslutninger, som repræsenterer førere af motorkøretøjer, har tilkendegivet deres støtte til Kommissionens initiativ og til hovedbestemmelserne i forslaget. De foretrækker dog ubegrænset forsikringsdækning af personskader i stedet for et system med mindstebeløb som i de nuværende direktiver og i forslaget. De har udtrykt bekymring over, at fodgængere og cyklister inddrages i førerens lovpligtige forsikringsdækning, da de ser dette som et anliggende under national ansvarslovgivning. De har understreget, at problemer som f.eks. midlertidigt ophold i andre medlemsstater, sekundær bopæl og køretøjsimport bør behandles i et særskilt, horisontalt direktiv vedrørende disse spørgsmål (forsikring, indregistrering af køretøjer, beskatning mv.).

Som i de nævnte tilfælde er der i forslaget taget hensyn til et stort antal af disse bekymringer og forslag. Det har dog været umuligt at acceptere visse bemærkninger, da der skal holdes en rimelig balance mellem de forskellige parters interesser og rettigheder, som påvirkes af motorkøretøjsforsikringsdirektiverne. En detaljeret baggrund for den metode, Kommissionen har valgt i denne sag, er givet i begrundelsen og betragtningerne til forslaget.