

Folketingets Trafikudvalg

Dato : 18. oktober 2002

Christiansborg

J.nr. : 121-39

1240 København K

Trafikudvalget har i brev af den 3. oktober 2002 stillet mig følgende spørgsmål 32, 33 og 34 (Alm. del – bilag bilag 25), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

#### **Spørgsmål 32:**

"Med henvisning til dagsordens punkt 4b på det kommende transportrådsmøde 3-4. oktober 2002, bedes ministeren uddybe, hvad der ligger i, at noget ligger ud over det forsikringsbare."

#### **Svar:**

Økonomi- og Erhvervsministeriet, hvorunder forsikringsspørgsmål hører, har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

At en risiko ikke er forsikringsbar betyder, at der ikke kan tegnes en forsikring imod den på det kommercielle marked.

Der kan være flere årsager hertil. Fx kan risikoen være erkendt af så få, at der er utilstrækkelig efterspørgsel til, at der kan dannes et marked, risikoen kan være så usikker, at forsikringsmarkedet ikke kan kalkulere en pris (præmie), eller omkostningerne ved et skadestilfælde være så store, at de ikke kan dækkes af et forsikringsselskab med dets bagvedliggende genforsikringsselskaber. Forsikringsselskaberne vil typisk gardere sig mod sidstnævnte problem ved at indbygge en maksimumdækning i forsikringsbetingelserne. I dette tilfælde vil skadesbeløb ud over den maksimale dækning i markedet være ikke-forsikringsbare.

Disse forhold kan ændre sig over tid, fx i lyset af nye erfaringer omkring forsikringsbegivenheder, jf. flyforsikringsmarkedets kollaps umiddelbart efter den 11. september 2002.

#### **Spørgsmål 33:**

"Hvis der heri ligger, at det er forsikringer, som det ikke er muligt at indgå på det private markeds vilkår, mener ministeren da, at det er forsvarligt at indgå disse forsikringer?"

#### **Svar:**

Spørgsmålet må besvares konkret i forhold til den enkelte ikke-forsikringsbare risiko, jf. også erfaringerne ved flyforsikringsmarkedets kollaps umiddelbart efter 11. september 2002.

Årsagen til, at den danske regering valgte at oprette en garantiordning for flyforsikring efter den 11. september 2001 var, at det givet den daværende politiske situation var sandsynligt, at den kommercielle flytrafik ville stoppe, hvis der ikke fandtes en løsning på forsikringsproblemet. Se i øvrigt mit svar på spørgsmål 34.

**Spørgsmål 34:**

"Agter ministeren at tage initiativ til at sikre, at forsikringerne indgås på det private markedsvilkår, og i så fald hvordan?"

**Svar:**

Jeg kan oplyse, at den nationale danske ordning for flyforsikring ophørte med udgangen af juli måned 2002. De risici, der var dækket af ordningen, afdækkes i dag af forsikringsvirksomheder i markedet. Tilsvarende gælder i de øvrige skandinaviske lande og Island. Danmark har derfor i EU tilkendegivet, at vi ikke finder, at der er grundlag for at opretholde EU's fælles retningslinier for de nationale flyforsikringsordninger. Efter Rådsmødet den 3. og 4. oktober 2002 samt Rådsmødet for økonomi- og finansministre den 8. oktober 2002 står det klart, at Kommissionens synspunkt er, at den aktuelle situation på luftfartsmarkedet i Europa ikke længere retfærdiggør en ny forlængelse af de nationale garanti-ordninger. Kommissionen vil fortsat anvende traktatens statsstøttere regler fra sag til sag under hensyn til de specifikke situationer.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen