

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
	400.C.2-0	EUK	3. marts 2005

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 4. marts 2005 – dagsordenspunkt  
rådsmøde (landbrug og fiskeri) den 14. marts 2005 – vedlægges Justitsministeriets supplerende  
notat vedrørende dagsordenens punkt 8.

## **Bidrag til samlenotat for rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 14. marts 2005: Forslag til et femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv (KOM(2002) 244 endelig)**

*Revideret notat. Ændringerne er markeret med kursiv.*

### **Resumé**

*Kommissionens forslag til et femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv er sat på dagsordenen for rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 14. marts 2005 med henblik på godkendelse som A-punkt af Europa-Parlamentets ændringer til den fælles holdning.*

*Der blev opnået enighed om den fælles holdning på rådsmødet (konkurrenceevne) den 27. november 2003, og fælles holdning blev endeligt vedtaget på rådsmødet (konkurrenceevne) den 26. april 2004.*

*Den 12. januar 2005 foreslog Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen visse ændringer til den fælles holdning. På den baggrund har det luxembourgske formandskab foreslået, at Rådet godkender Europa-Parlamentets ændringsforslag og dermed endeligt vedtager direktivet i form af den således ændrede fælles holdning.*

*Som det væsentligste har Europa-Parlamentet foreslået en ændring af det fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, der går ud på, at medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at lette skadelidtes, deres forsikringssekskabers eller deres juridiske repræsentanters adgang til de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af skadesager. Sådanne grundlæggende oplysninger skal i relevant omfang foreligge i elektronisk form i et centralt register i hver medlemsstat og gøres tilgængelige for sagens parter, såfremt de udtrykkeligt anmoder herom.*

Direktivforslaget indeholder herudover en række forskellige ændringer til navnlig de fire første motorkøretøjsforsikringsdirektiver, som udgør det regelsæt, der overordnet regulerer medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse. Hensigten med direktivforslaget er navnlig at forbedre beskyttelsen af de skadelidte ved færdselsuheld, at afhjælpe mangler i de tidligere direktiver og skabe klarhed om visse af definitionerne i direktiverne samt løse problemer, der ofte forekommer i praksis for at sikre et mere effektivt indre marked for motorkøretøjsforsikring.

Som det mest væsentlige indebærer forslaget, at der fastsættes nye forhøjede minimumsbeløb for forsikringsdækning af person- og tingsskade. Minimumsbeløbene foreslås ændret til € 1 mio. for personskade pr. skadelidt. Som alternativ hertil skal det være muligt at fastsætte et mindstebeløb på € 5 mio. for hvert uheld uanset antallet af skadelidte. For tingsskade er minimumsdækningen nu € 1 mio. for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte.

### **1. Baggrund og indhold**

Den indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse er reguleret ved Rådets direktiv 72/166 EØF, EFT 1972 L 103, s. 1 (første motorkøretøjsforsikringsdirektiv), Rådets direktiv 84/5 EØF, EFT 1984 L 8, s. 17 (andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv), Rådets direktiv 90/232, EFT 1990 L 129, s. 33 (tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26, EFT 2000 L 181, s. 65 (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv).

Europa-Parlamentet vedtog i juli 2001 en resolution, der opfordrede Kommissionen til at udarbejde et forslag til et femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv med ændringer til det eksisterende EU-regelsæt om motorkøretøjsforsikring.

Kommissionen har som opfølgning på denne opfordring den 7. juni 2002 fremsat et forslag 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 (forslag til et femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (KOM(2002) 244 endelig).

Direktivforslaget er fremsat med hjemmel i EF-traktatens artikel 47, stk. 2, artikel 55 og artikel 95, og skal vedtages efter fremgangsmåden i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Direktivforslaget svarer i det væsentligste til et tidligere udkast, som Kommissionen har haft i høring i medlemsstaterne.

Den danske regering har den 14. marts 2002 afgivet en udtalelse om Kommissionens udkast. Kopi af udtalelsen er sendt til orientering til Folketingets Europaudvalg den 27. marts 2002 og Folketingets Retsudvalg den 2. april 2002.

*På rådsmødet (konkurrenceevne) den 27. november 2003 blev der opnået politisk enighed om en fælles holdning om forslaget. Den fælles holdning blev endeligt vedtaget på rådsmødet (konkurrenceevne) den 26. april 2004.*

*Europa-Parlamentet har den 12. januar 2005 foreslået en række ændringer til fælles holdning.*

Direktivforslaget indeholder en række forskellige ændringer af navnlig de første fire motorkøretøjsforsikringsdirektiver, som gennemgås punkt for punkt nedenfor.

1.1. De fire motorkøretøjsforsikringsdirektiver forpligter bl.a. EU-medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er ”hjemmehørende i det pågældende land”, er dækket af en forsikring, jf. første motorkøretøjsforsikringsdirektiv, artikel 3, stk. 1.

I artikel 1 i forslaget til femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv foreslås det, at definitionen af ”det område, hvor et køretøj er hjemmehørende”, som bestemt i artikel 1, stk. 4, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv, ændres i to henseender. Det foreslås for det første præciseret, at køretøjet anses for hjemmehørende i den stat, hvis nummerplade det er forsynet med, uanset om der er tale om permanente eller midlertidige nummerplader (grænse- og toldplader), idet det for visse køretøjer med midlertidige nummerplader har vist sig vanskeligt at opnå forsikringsdækning i den medlemsstat, i hvilken de er registrerede. For det andet foreslås der en afklaring af, hvor køretøjet anses for hjemmehørende i tilfælde, hvor køretøjet er uden nummerplade eller bærer en nummerplade, hvis registreringsnummer ikke svarer til eller ikke længere svarer til køretøjet. I disse tilfælde skal den stat, hvor uheldet fandt sted, ved behandlingen af en skadessag betragtes som værende ”det område, hvor et køretøj er hjemmehørende”.

Det foreslås endvidere i forslagets artikel 1 at ændre artikel 2, stk. 1, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv således, at det gøres klart, at adgangen til at udføre ikke-systematisk kontrol (stikprøvekontrol) med ansvarsforsikringer for køretøjer både gælder for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, og for køretøjer, der er hjemmehørende på en ikke-medlemsstats område, når de indpasserer fra en anden medlemsstat. Den ikke-systematiske kontrol skal udføres uden forskelsbehandling og som et led i en generel kontrol.

Endvidere foreslås det at ændre artikel 4, litra a, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv således, at offentlige og private personer, der er undtaget fra forsikringspligten for motorkøretøjer, også skal dække skader forårsaget af disse køretøjer på medlemsstatens eget territorium. Bestemmelsen foreslås desuden ændret således, at Kommissionen skal modtage en liste over personer, som er omfattet af undtagelsen, samt over myndigheder eller organer, der er ansvarlige for at dække de forvoldte skader, med henblik på offentliggørelse.

Det foreslås at revidere artikel 4, litra b, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv, hvorefter der for visse typer af køretøjer (bl.a. visse landbrugsmaskiner) kan gøres undtagelse fra forsikringspligten i artikel 3. Kommissionen foreslog i det oprindelige forslag, at bestemmelsen udgik. Efter det nuværende forslag skal medlemsstaterne sikre, for så vidt angår ulykker på medlemsstatens territorium, at køretøjer undtaget fra forsikringsforpligtelsen behandles som køretøjer, der ikke opfylder forsikringsforpligtelsen efter artikel 3, stk. 1, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv. Erstatningsfonden i den medlemsstat, hvor ulykken finder sted, har herefter et regreskrav mod garantifonden oprettet i overensstemmelse med artikel 1, stk. 4, i andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv, i den medlemsstat, hvor køretøjet er hjemmehørende.

Endelig foreslås artikel 6 og 7 i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv ændret således, at ordene ”eller på en medlemsstats ikke-europæiske territorium” udgår. Baggrunden er, at artikel 299 TEF fastslår, at traktaten og regler udstedt i medfør

heraf som udgangspunkt finder anvendelse på disse territorier. Rådets Juridiske Tjeneste har derfor henstillet, at henvisningen i det første motorkøretøjsforsikringsdirektiv udgår.

1.2. I forslaget artikel 2 foreslås bl.a. artikel 1, stk. 2, i andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv ændret med henblik på at fastsætte nye minimumsbeløb for forsikringsdækning af person- og tingsskade.

Minimumsbeløbene foreslås ændret til € 1 mio. for personskade pr. skadelidt. Som alternativ hertil skal det være muligt at fastsætte et mindstebeløb på € 5 mio. for hvert uheld uanset antallet af skadelidte, der har lidt personskade. For tingsskade er minimumsdækningen nu € 1 mio. for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte.

*I Europa-Parlamentets forslag til ændring af den fælles holdning foretages der visse sproglige ændringer af artikel 2. Ændringerne indebærer ingen indholdsmæssige ændringer.*

1.3. Herudover foreslås det, at medlemsstaternes mulighed for at begrænse eller udelukke udbetaling af erstatning for tingsskade, forvoldt af ukendt køretøj, af den i artikel 1, stk. 4, nævnte garantifond skal begrænses således, at i de tilfælde, hvor garantifonden har udbetalt erstatning for væsentlig personskade i anledning af et uheld, kan medlemsstaten ikke udelukke at udbetale erstatning for tingsskade ved samme uheld med den begrundelse, at køretøjet ikke er identificeret. Der er dog mulighed for at fastsætte en selvrisiko på € 500 for erstatning for tingsskade i disse tilfælde.

”Væsentlig personskade” skal fastlægges i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor uheldet skete, idet der bl.a. kan tages hensyn til, om personskaden har nødvendiggjort hospitalsbehandling.

Kommissionen har begrundet sit forslag med, at risikoen for svig ved anmeldelse af skade, der ikke er forvoldt af et ukendt køretøj er væsentligt mindre, hvis der ved samme uheld er udbetalt erstatning for væsentlig personskade.

1.4. Ifølge artikel 12 a, stk. 4, i andet skadesforsikringsdirektiv som senest ændret ved fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, skal den medlemsstat, hvor der præsteres tjenesteydelser, pålægge forsikringsvirksomheder at udpege repræsentanter, der er bosat eller etableret på medlemsstatens område, som bl.a. skal indsamle alle nødvendige oplysninger i forbindelse med krav og have beføjelse til at repræsentere forsikringsvirksomheden over for skadelidte personer, der kunne gøre krav gældende, herunder med hensyn til betaling af sådanne krav.

Det nævnes endvidere i sidste pkt. i ovennævnte bestemmelse, at ”den udpegede person må ikke udøve nogen form for direkte forsikringsvirksomhed for nævnte virksomhed”. Baggrunden for sidstnævnte bestemmelse har ifølge Kommissionen været at forhindre, at repræsentanten, som på vegne af det pågældende udenlandske forsikringselskab udøver fri udveksling af tjenesteydelser, samtidigt benytter sig af retten til at etablere (direkte) forsikringsvirksomhed.

Tredje skadesforsikringsdirektiv har imidlertid nu ophævet alle forhindringer for den samtidige udøvelse af friheden til at udveksle forsikringstjenesteydelser og friheden til at etablere forsikringsvirksomhed.

Som en konsekvens heraf er det tilladt filialer af forsikringsvirksomheder at optræde som tjenesteydere på alle forsikringsområder undtagen motorkøretøjsforsikring, hvor forbuddet er opretholdt. Med henblik på at bringe motorkøretøjsforsikringsområdet i overensstemmelse med den øvrige forsikringsvirksomhed foreslås det derfor i artikel 3 at ophæve det ovennævnte forbud i andet skadesforsikringsdirektiv således, at repræsentanten ikke er forhindret i at etablere direkte forsikringsvirksomhed på medlemsstatens område.

1.5. I forslagens artikel 4, stk. 1, foreslås det, at der indføres en ny bestemmelse i artikel 1 i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv, hvorefter en passager ikke kan udelukkes fra forsikringsdækning med den begrundelse, at han vidste eller burde vide, at føreren af motorkøretøjet var påvirket af spiritus eller andet rusmiddel på ulykkestidspunktet. Det forhold, at passageren dækkes af den lovpligtige forsikring, er uden betydning for spørgsmålet om den pågældendes eventuelle ansvar i henhold til national lovgivning, eller for størrelsen af den erstatning, der udredes ved en konkret ulykke. Dette afgøres af de nationale domstole, jf. direktivforslagets forklarende bemærkninger.

1.6. Der foreslås i forslagens artikel 4, stk. 2, indsat en ny bestemmelse i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv (artikel 1 a) ifølge hvilken, ansvarsforsikringen skal dække personskade og tingsskade påført fodgængere og cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter som følge af en trafikulykke, hvor et motorkøretøj er involveret. Dækningen gennem den lovpligtige forsikring berører ikke spørgsmålet om det civile ansvar, dvs. fodgængerens eller cyklistens eventuelle erstatningsansvar eller størrelsen af den erstatning, der udredes til fodgængerens eller cyklisten ved en konkret ulykke. Dette afgøres efter den gældende nationale lovgivning.

1.7. Det foreslås desuden i forslagens artikel 4, stk. 3, at det præciseres i artikel 2 i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger, således at alle lovpligtige ansvarsforsikringer for motorkøretøjer dækker hele Fællesskabets område på grundlag af én enkelt præmie og i hele kontraktens løbetid, omfattende også perioder hvor køretøjet befinder sig i en anden medlemsstat i kontraktens løbetid. Denne regel foreslås indført for at forhindre, at forsikringstagere i forsikringsbetingelserne fratages muligheden for at opretholde forsikringsdækningen som følge af, at motorkøretøjet er medtaget på et midlertidigt ophold i en anden medlemsstat.

1.8. I artikel 2 i andet skadesforsikringsdirektiv defineres udtrykket ”den medlemsstat, hvor risikoen består” bl.a. som ”den medlemsstat, hvor registreringen er sket, såfremt forsikringen dækker transportmidler af enhver art”. I de tilfælde, hvor et motorkøretøj importeres fra en medlemsstat til en anden, foreslås det imidlertid med forslagens artikel 4, stk. 4 (art. 4 a), at der ved udtrykket ”den medlemsstat, hvor risikoen består”, skal forstås den modtagende medlemsstat i tredive dage fra det tidspunkt, hvor køberen har bekræftet leveringen, selv om køretøjet ikke formelt er registreret i den modtagende medlemsstat. Hvis køretøjet i

denne periode bliver involveret i en ulykke, mens det er uforsikret, skal den garantifond, som den modtagende medlemsstat har oprettet på grundlag af artikel 1, stk. 4, i andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv, erstatte de person- og tingsskader, som køretøjet forvolder. *I Europa-Parlamentets forslag til ændring af den fælles holdning foretages der visse sproglige ændringer af artikel 4 a. Ændringerne indebærer ingen indholdsmæssige ændringer.*

1.9. Det foreslås desuden, at der i artikel 4, stk. 4 (art. 4 b) indføres en pligt for medlemsstaterne til at sikre, at forsikringstageren på ethvert tidspunkt har ret til at modtage en erklæring fra forsikringsselskabet om eventuelle uheld, som køretøjet har været involveret i, i mindst de seneste fem år af kontraktsforholdet (skadesattest). Forsikringstageren skal modtage erklæringen inden 15 dage efter anmodningen.

1.10. Med forslaget artikel 4, stk. 4 (art. 4 c), foreslås indsat en regel i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv om, at en selvrisko ikke skal kunne gøres gældende mod skadelidte i uheld forårsaget af et motorkøretøj forsikret og hjemmehørende i en medlemsstat. Andet kan dog være fastsat i særlige direktivbestemmelser. I forslagets forklarende bemærkninger nævnes således artikel 1, stk. 4, i andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv, som ændret ved forslaget artikel 4 (om uheld forårsaget af et ukendt motorkøretøj), som eksempel på et område, hvor en bestemmelse om selvrisko vil kunne være berettiget for at modvirke bedrageri.

1.11. Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv gælder for skadelidte bosat i en EU-medlemsstat i tilfælde, hvor skaden er sket i en anden EU-medlemsstat end skadelidtes bopælsstat eller i en ikke-medlemsstat, som har tilsluttet sig grønkortordningen, og forvoldt af et motorkøretøj, der er forsikret og hjemmehørende i en anden EU-medlemsstat end den, hvor skadelidte er bosat, jf. direktivets artikel 1. Disse skadelidte skal kunne rejse krav direkte mod det forsikringsselskab, som har ansvarsforsikret det skadevoldende køretøj, jf. direktivets artikel 3. I forslaget til femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv foreslås denne ret udvidet til at gælde generelt, dvs. ved alle uheld (også uheld i skadelidtes bopælsstat) som er forårsaget af et motorkøretøj, der er forsikret af det pågældende forsikringsselskab og som er hjemmehørende i en medlemsstat, jf. forslaget artikel 4, stk. 4 (art. 4 d), om direkte krav.

1.12. Efter artikel 4 i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv skal ethvert forsikringsselskab endvidere udpege skadebehandlingsrepræsentanter i alle andre medlemsstater end den, hvor selskabet har fået sin tilladelse. Skadebehandlingsrepræsentanten behandler og træffer afgørelse eller indgår forlig i skadessager, hvor skadelidte er bosat i samme medlemsstat som skadesrepræsentanten. Artikel 4, stk. 6, indebærer, at forsikringsselskabet eller dets skadebehandlingsrepræsentant senest tre måneder efter fremsættelsen af skadelidtes erstatningskrav skal fremsætte et begrundet erstatningstilbud over for skadelidte. Hvis kravet afvises helt eller delvist eller ikke er klart fastlagt, skal skadelidte modtage et begrundet svar. Denne procedure finder dog kun anvendelse i tilfælde af uheld i en anden EU-medlemsstat end den, hvor skadelidte er bosat, eller i en ikke-medlemsstat tilsluttet grønkortordningen, og som er forvoldt af køretøjer, der er forsikret og hjemmehørende i en anden medlemsstat end skadelidtes bopælsstat.

Med artikel 4, stk. 4 (art. 4 e), i forslaget til femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv udvides det geografiske anvendelsesområde for reglen om, at skadelidte skal modtage et begrundet erstatningstilbud eller et begrundet svar inden for tre måneder efter fremsættelse af sit krav, til at finde anvendelse i forbindelse med alle uheld, som er forårsaget af et køretøj, der er dækket af forsikring som nævnt i artikel 3, stk. 1, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

Endvidere fastsættes det i artikel 4e, at også de nationale forsikringsbureauer skal anvende proceduren ved behandling af skadestilfælde, der forekommer på medlemsstatens område og er forvoldt af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, som hører hjemme i en af de andre medlemsstater.

1.13. Forslagets artikel 4, stk. 5 (ny artikel 5, stk. 1), indeholder en bestemmelse om, at de enkelte medlemsstater skal sikre, at de informationskontorer, der er oprettet eller anerkendt med fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, skal bistå med oplysninger til enhver, som har været udsat for skade forvoldt af et motorkøretøj, der er omfattet af forsikringspligten efter første motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

1.14. Som konsekvens af forslaget om ophævelse af artikel 4, litra b, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv, jf. ovenfor, foreslås fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 5, punkt 2, nummer ii, og punkt 5, nummer ii, ophævet, jf. forslaget artikel 5. Efter denne bestemmelse skal informationskontorerne føre register, som indeholder oplysninger af relevans for medlemsstaternes kontrol i medfør af artikel 4, litra b).

Forslaget indebærer en ændring af det 4. motorkøretøjsforsikringsdirektiv, således at der ikke længere henvises til reglerne i Bruxelles-konventionen om værneting, men til den nye Bruxelles-forordning 44/2001, der i 2002 afløste konventionen. Danmark er på grund af det retlige forbehold ikke bundet af forordningen, og henvisningen til konventionen opretholdes derfor for Danmarks vedkommende. Forslaget indebærer dermed ingen realitetsændring.

*I Europa-Parlamentets forslag til ændring af den fælles holdning indsættes en ny artikel 6 a i det fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, der går ud på, at medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at lette skadelidtes, deres forsikringssekskabers eller deres juridiske repræsentanters adgang til de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af skadesager. Sådanne grundlæggende oplysninger skal i relevant omfang foreligge i elektronisk form i et centralt register i hver medlemsstat og gøres tilgængelige for sagens parter, såfremt de udtrykkeligt anmoder herom.*

1.15. Forslagets artikel 6 indeholder en ikrafttrædelsesbestemmelse, hvorefter medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at gennemføre forslaget inden for et (endnu) ikke nærmere bestemt antal måneder efter det 5. motorkøretøjsforsikringsdirektivs ikrafttræden.

Endvidere indeholder artikel 6, stk. 2, en minimumsbestemmelse, hvorefter medlemsstaterne kan opretholde eller fastsætte bestemmelser, der giver skadelidte en bedre beskyttelsesgrad, end efter direktivets regler.

## **2. Europa-Parlamentets holdning**



*Europa-Parlamentet har afgivet en udtalelse den 23. oktober 2003 og stillet visse ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag.*

*Den 12. januar 2005 har Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen stillet en række ændringsforslag til den fælles holdning. Der henvises til den i pkt. 1 kursiverede tekst.*

### **3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Hensigten med direktivforslaget er en modernisering af de første tre motorkøretøjsforsikringsdirektiver og en udvidelse af anvendelsesområdet for reglerne i det fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv. Det er regeringens opfattelse, at direktivforslaget ikke giver anledning til at anvende nærheds- og proportionalitetsprincippet.

### **4. Gældende dansk ret**

4.1. Spørgsmål om ansvar for færdselsuheld forårsaget af motorkøretøjer, og forsikringspligt for krav om erstatning for skader forvoldt ved sådanne uheld, reguleres af færdselslovens kap. 16, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som senest ændret ved lov nr. 473 af 9. juni 2004.

Efter færdselslovens § 104, stk. 1, jf. § 101, stk. 1, er ejeren eller brugeren af et motordrevet køretøj objektivt ansvarlig for de skader, køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet. Ved brugeren forstås en person, der har selvstændig rådighed over køretøjet i egen interesse.

For en fører af et motordrevet køretøj, der ikke kan betragtes som ejer eller bruger i denne betydning, f.eks. en chauffør, gælder dansk rets almindelige culperegulering, jf. lovens § 104, stk. 2.

Færdselslovens § 101, stk. 1, omfatter kun erstatning for tab som følge af skader, der påføres andre end den, der er erstatningsansvarlig efter færdselslovens § 104, stk. 1, jf. § 101, stk. 1, jf. Højesterets dom i UfR 1998.1626 H. Ved dommen fandt Højesteret, at en ejer (og forsikringstager) ikke kunne kræve erstatning for tab af forsørger hos forsikringsselskabet i forbindelse med et ulykke, hvor ejerens ægtefælle, der var passager i bilen, blev dræbt.

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden, jf. § 101, stk. 2. Som udgangspunkt vil den, der accepterer den risiko for skade, der er forbundet med at køre med en spirituspåvirket fører, have udvist en så grov uagtsomhed, at erstatningen må nedsættes med 1/3. Skærpende omstændigheder medfører yderligere nedsættelse, evt. fuldstændig bortfald, jf. f.eks. UfR 1990.688 V.

Personskade eller tab af forsørger, der er en følge af sammenstød mellem motordrevne køretøjer, erstattes efter reglerne i færdselslovens § 101, stk. 1 og 2, jf. § 103, stk. 1.

4.2. Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringselskab, der har Finanstilsynets tilladelse, jf. færdselslovens § 105, stk. 1, 1. pkt., og bekendtgørelse nr. 554 af 2. juli 2002 om koncession til skadeforsikringselskaber.

Ansvarsforsikringen kan dog også tegnes i et forsikringselskab, der har koncession i en anden EU-medlemsstat, eller i et land, der efter aftale med EU har gennemført Rådets direktiv 92/49/EØF, og som i Danmark er anmeldt til at tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, jf. færdselslovens jf. § 105, stk. 1, 2. pkt. Alle sådanne forsikringselskaber skal være medlemmer af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM).

DFIM er udpeget som dansk garantifond, jf. andet motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 1, stk. 4. DFIM er desuden udpeget som informationskontor og erstatningsorgan efter fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 5, stk. 1, og artikel 6, stk. 1, jf. nedenfor under pkt. 4.8.

Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade, jf. færdselslovens § 105, stk. 2. Disse beløb reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. stk. 3. Pr. 1. januar 2005 er beløbene fastsat til henholdsvis 89 mio. kr. (personskade) og 18 mio. kr. (tingsskade), jf. bekendtgørelse nr. 1178 af 1. december 2004.

4.3. Ethvert motorkøretøj skal være registreret og forsynet med nummerplade(r), inden det tages i brug, jf. § 1 i bekendtgørelse nr. 1350 af 18. december 2000 (registreringsbekendtgørelsen). Efter bekendtgørelsens § 119 kan der gives tilladelse til, at nye køretøjer, der indkøbes her i landet, og brugte køretøjer, der senest har været registreret her i landet, midlertidigt registreres på danske grænse nummerplader. Registreringen på grænse nummerplader er undergivet en gyldighedsperiode, der bestemmes ud fra formålet med anvendelsen, og den tid der forløber, inden køretøjet eventuelt kan registreres på bestemmelsesstedet, jf. bekendtgørelsens § 123.

4.4. Ved registrering af et motordrevet køretøj skal det godtgøres, at der i overensstemmelse med færdselslovens forskrifter er en forsikring i kraft for det pågældende køretøj, jf. § 5, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 585 af 9. juli 2002 (herefter bekendtgørelse nr. 585). Forsikringspligten påhviler ejeren eller brugeren, jf. færdselslovens § 106, stk. 1. Forsikringselskabet har som udgangspunkt pligt til at tegne forsikring på begæring af den forsikringspligtige, jf. færdselslovens § 107 og § 1 i bekendtgørelse nr. 585.

Udenlandske motordrevne køretøjer (dvs. køretøjer, hvis ejer eller bruger har bopæl i udlandet, og som ikke er registreret i Danmark) skal være omfattet af en ansvarsforsikring i overensstemmelse med færdselslovens § 105, stk. 1-3, jf.

bekendtgørelse nr. 171 af 2. april 1993 om udenlandske køretøjers adgang til Danmark (herefter bekendtgørelse nr. 171), § 2, stk. 1. Forsikringspligten anses uden videre opfyldt for motorkøretøjer, der er hjemmehørende i et EU-land, undtagen for visse typer køretøjer opregnet i et bilag til bekendtgørelsen, jf. dennes § 2, stk. 2. For de køretøjer, hvor forsikringspligten ikke umiddelbart kan anses for opfyldt, skal føreren være i besiddelse af et gyldigt grønt kort eller af en grænseforsikringspolice, jf. bekendtgørelsens § 2, stk. 3.

4.5. Forsikringen skal på grundlag af én enkelt præmie dække ved kørsel på hele Fællesskabets område og give den dækning, der er foreskrevet i lovgivningen i vedkommende medlemsstat, eller den dækning, der kan kræves efter dansk lovgivning, når denne dækning er større, jf. § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 585.

4.6. Forsikringsselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte efter færdselslovens § 108, stk. 1, jf. § 105, stk. 1. Det kan aftales i policevilkårene, at forsikringsselskabet har regres mod skadevolderen, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den pågældende ved uagtsomhed. En sådan aftale har dog kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed, hvilket også omfatter forsætlige handlinger, jf. færdselslovens § 108, stk. 2. Reglen er indsat for at hindre, at den lovpligtige ansvarsforsikring skal medføre, at erstatningsreglerne mister deres præventive funktion.

DFIM erstatter umiddelbart over for skadelidte, men med regres mod eventuelle ansvarlige, personskade, der må antages at være forvoldt af ukendt, motordrevet køretøj som følge af uheld i Danmark, jf. bekendtgørelse nr. 585 § 18, stk. 2 og 7. Foreningen erstatter endvidere umiddelbart over for skadelidte, men med regres mod den ansvarlige, skade som følge af uheld i Danmark, der er forvoldt af et motordrevet køretøj, for hvilket forsikring ikke er tegnet, eller for hvilket forsikring er tegnet, men ophævet af selskabet eller ikke holdt i kraft, jf. § 18, stk. 3 og 7.

Endelig dækker DFIM forsikringsansvaret for udenlandske køretøjer, der midlertidigt benyttes i Danmark uden at være registreret i Danmark, hvis anden forsikringsdækning ikke foreligger, jf. § 19.

4.7. Bekendtgørelse nr. 171 indeholder i § 5 en regel om, at enhver udenlandsk bil skal være forsynet med registreringsnummer, typisk anbragt på en nummerplade. Kravet om registrering anses for opfyldt af køretøjer, for hvilke der i Norge, Sverige eller Finland er meddelt tilladelse til midlertidig brug, og som enten ikke er registreret - eller som er midlertidigt registreret - i hjemlandet, jf. bekendtgørelsens § 7. Kontrollen med, om udenlandske køretøjer under kørsel i Danmark overholder bl.a. forskrifterne om besiddelse af gyldig ansvarsforsikring og registreringsnummer, foretages ved stikprøvekontrol både ved grænsepassagen, og når køretøjerne er kommet ind i landet, jf. § 16, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 171.

Kontrol undlades, når køretøjet er registreret i et EU-medlemsland og ikke hører til den type køretøjer, der er undtaget fra landenes forsikringsbureauers garantiforpligtelse, jf. § 16, stk. 2. I bekendtgørelsens § 17 bestemmes det, at udenlandske køretøjer, der ikke opfylder bl.a. ovennævnte betingelser, skal afvises. For så vidt angår bestemmelserne om besiddelse af registreringsnummer kan den

lokale politimyndighed imidlertid tillade, at køretøjer, der ikke opfylder disse krav, kan forsynes med grænse nummerplader, der skal være gældende for et tidsrum på indtil 1 år.

4.8. Med henblik på at gennemføre fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv i dansk ret har Folketinget vedtaget lov nr. 217 af 22. april 2002 om ændring af færdselsloven (Behandling af erstatningskrav efter skader i udlandet). Med loven er der bl.a. indsat to nye bemyndigelsesbestemmelser - § 115 a og § 115 b - i færdselsloven.

Bekendtgørelse nr. 585 er udstedt i medfør af loven og trådte i kraft den 20. januar 2003.

I § 14 i bekendtgørelse nr. 585 er det bestemt, at skadebehandlingsrepræsentanter, der i Danmark er udpeget til at repræsentere udenlandske forsikringsselskaber i overensstemmelse med artikel 4 i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, behandler og træffer afgørelse eller indgår forlig i skadessager for skadelidte bosat i Danmark i forbindelse med uheld i en anden EU/EØS-medlemsstat eller i en ikke-medlemsstat tilsluttet grønkortordningen, som er forvoldt af et køretøj, der er forsikret og hjemmehørende i en anden medlemsstat i EU eller EØS.

Hvis en skadelidt i forbindelse med et sådan uheld fremsætter et erstatningskrav over for repræsentanten i Danmark, skal repræsentanten senest 3 måneder herefter fremsætte et begrundet erstatningstilbud, hvis ansvaret ikke bestrides, og tabet er opgjort, eller give et begrundet svar, hvis ansvaret afvises, eller tabet ikke er endeligt opgjort. Dette gælder dog ikke, hvis det pågældende forsikringsselskab, som repræsentanten repræsenterer, inden for den nævnte frist har fremsat et begrundet tilbud eller svar, jf. bekendtgørelsens § 15, stk. 1 og 2.

Tilsvarende sagsbehandlingsregler gælder for forsikringsselskaber med koncession i Danmark, jf. § 15, stk. 4. En skadelidt bosat i en anden EU/EØS-medlemsstat, der kommer ud for et uheld i udlandet inden for det grønne korts område, hvor det skadevoldende køretøj er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den, hvor skadelidte er bosat, og forsikret i Danmark, har således krav på, at forsikringsselskabet træffer en afgørelse om sit erstatningskrav inden for frist på 3 måneder.

Reglerne i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv om forsikringsselskabers udpegning af skadebehandlingsrepræsentanter i de andre EU-medlemsstater er for forsikringsselskaber med koncession i Danmark gennemført i lov bekendtgørelse nr. 696 af 15. juli 2001, som senest ændret ved lov nr. 428 af 6. juni 2002 om forsikringsvirksomhed. Sidstnævnte lovændring stiller som et krav til koncession, at det pågældende forsikringsselskab udpeger en skadebehandlingsrepræsentant i de øvrige EU-lande. Reglerne er medtaget i lov nr. 453 af 10. juni 2003 om finansiel virksomhed, der for disse reglers vedkommende er trådt i kraft den 1. januar 2004, jf. § 375.

Ifølge færdselslovens § 115 a, stk. 1, skal justitsministeren oprette eller anerkende et erstatningsorgan, som bl.a. kan behandle erstatningskrav fra skadelidte bosat i Danmark efter færdselsuheld i en anden EU-medlemsstat eller i en ikke-

medlemsstat, der har tilsluttet sig grønkortordningen. DFIM er ved Justitsministeriets skrivelse af 30. april 2002 anerkendt som dansk erstatningsorgan, jf. også § 16 i bekendtgørelse nr. 585.

Ifølge bekendtgørelsens § 17, stk. 1, kan en skadelidt bosat i Danmark indgive et erstatningskrav til DFIM som erstatningsorgan, hvis skadevolderens udenlandske forsikringsselskab eller dets skadebehandlingsrepræsentant i Danmark ikke har givet et begrundet tilbud om erstatning eller et svar inden for tre måneder fra det tidspunkt, hvor skadelidte indgav sit erstatningskrav til selskabet eller repræsentanten. Det samme gælder, hvis skadevolderens forsikringsselskab ikke har udpeget en skadebehandlingsrepræsentant i Danmark, medmindre skadelidte har fremsat kravet direkte over for det udenlandske forsikringsselskab og modtaget et begrundet svar inden 3 måneder efter fremsættelse af kravet, eller skadelidte har anlagt søgsmål direkte mod selskabet, jf. bekendtgørelsens § 17, stk. 2 og 3.

Erstatningsorganet skal endvidere efter bekendtgørelsens § 20 refundere erstatningsbeløb, der er udbetalt af et erstatningsorgan i en anden EU-medlemsstat som følge af en skade forvoldt af et køretøj, der er forsikret i Danmark.

Efter § 115 b, stk. 1, skal justitsministeren oprette eller anerkende et informationskontor, der efter en skade (færdselsuheld) bl.a. kan bistå danske skadelidte med få oplysninger om det skadevoldende køretøj og dets forsikringsforhold efter et færdselsuheld i en anden EU-medlemsstat mv. DFIM er anerkendt som informationskontor i Danmark, jf. § 21 i bekendtgørelse nr. 585. Informationskontoret skal koordinere indsamling og formidling af en række oplysninger, herunder registreringsnumrene på de motorkøretøjer, der er hjemmehørende i Danmark. Informationskontoret skal bl.a. også indsamle og formidle oplysninger om udenlandske skadebehandlingsrepræsentanter i Danmark og om forsikringsselskaber, der ansvarsforsikrer motordrevne køretøjer hjemmehørende i Danmark.

I en række tilfælde skal informationskontoret i en periode på 7 år efter et uheld på skadelidtes begæring straks oplyse om navn og adresse på forsikringsselskabet og dets skadebehandlings-repræsentant samt nummeret på forsikringspolice, jf. bekendtgørelsens § 22, stk. 1 og 2. Herudover skal informationskontoret oplyse skadelidte om ejerens, den sædvanlige førers eller den registrerede indehavers navn og adresse, hvis skadelidte har en berettiget interesse i at få oplysningerne, jf. bekendtgørelsens § 23.

## 5. Høring

Kommissionens oprindelige direktivforslag har været sendt i høring hos nedenstående myndigheder og organisationer mv.:

Præsidenterne for Østre og Vestre Landsret, præsidenten for Sø- og Handelsretten, præsidenten for Københavns Byret, Domstolsstyrelsen, Rigsadvokaten, Rigspolitietschefen, Københavns Politi, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Advokatsamfundet, Forbrugerrådet, Amdsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune,

Frederiksberg Kommune, Nævnet for Etnisk Ligestilling, Kommunernes Gensidige Forsikringselskab, Forsikring & Pension, Dansk Transport og Logistik, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Erhvervenes Transportudvalg, Danmarks Automobilforhandlerforening, Forenede Danske Motorejere, De Danske Bilimportører, Danske Sælgere, Bestillingskontorenes Sammenslutning, Dansk Taxa Forbund, Storkøbenhavns Taxinævn, Danske Kørelæreres Landsforbund, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske Busvognmænd, NOAH-Trafik, De Samvirkende Invalideorganisationer, Landsforeningen af Polio- Trafik- og Ulykkesskadede og Finanstilsynet.

**Præsidenterne for Østre og Vestre Landsret, præsidenten for Sø- og Handelsretten, præsidenten for Københavns Byret, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, De Danske Bilimportører, Erhvervenes Transportudvalg, Foreningen af Politimestre i Danmark, Københavns Kommune, Københavns Politi, Nævnet for etnisk ligestilling, Rigsadvokaten og Rigspolitichefen** har ikke bemærkninger til forslaget.

**Dansk Transport og Logistik** anfører, at reglerne om, hvor køretøjet er hjemmehørende, hvis det er forsynet med midlertidige nummerplader, bør indeholde en tidsbegrænsning, idet myndighederne ikke har mulighed for at håndhæve forsikringspligten efter pladernes udløbstid, hvis køretøjet forlader den medlemsstat, der har udstedt de midlertidige nummerplader. Der bør ikke indføres ubetinget ansvar over for cyklister og fodgængere, idet der bør være mulighed for nedsættelse eller bortfald af erstatningen, hvis den skadelidte forsætligt eller groft uagtsomt har medvirket til skaden. Det samme bør gælde for en skadelidt passager. Dansk Transport og Logistik tilslutter sig endelig, at de nationale informationskontorers virksomhed kommer til at omfatte alle skadelidte.

**Finanstilsynet** kan tilslutte sig, at det bliver tilladt for et forsikringselskabs filial også at optræde som tjenesteyder på motorkøretøjsforsikringsområdet. Finanstilsynet har ingen bemærkninger til udvidelsen af funktionerne for de skadesbehandlingsrepræsentanter, der er udpeget i medfør af fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

**Forbrugerrådet** kan tilslutte sig direktivforslaget under forudsætning af, at forslaget ikke fører til yderligere forhøjelser af forsikringspræmierne for den lovpligtige ansvarsforsikring. Det anføres dog, at en passager, der vidste eller burde have vidst, at føreren var beruset, ikke uden videre bør være dækket af ansvarsforsikringen. Dette bør vurderes konkret i hvert enkelt tilfælde.

**Forenede Danske Motorejere** tilslutter sig forslaget.

**Forsikring & Pension** og **Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring** (DFIM) anfører, at definitionen af, hvor et køretøj er hjemmehørende, når det er forsynet med midlertidige nummerplader, bør

indeholde en tidsbegrænsning, således at køretøjet anses for hjemmehørende i den stat, der har udstedt de midlertidige nummerplader, i indtil 1 år efter pladens udløbsdato. I modsat fald vil garantifonden i den stat, hvor nummerpladen oprindeligt er udstedt, hæfte for skader, der sker, efter at køretøjet i årevis har kørt i udlandet med de udløbne midlertidige nummerplader uden at være forsikret. Efter udløbet af 1-års fristen må køretøjet anses for hjemmehørende dér, hvor uheldet er sket.

Medlemsstaternes mulighed for at fastsætte et mindstebeløb pr. uheld bør opretholdes af hensyn til forsikringsselskabernes muligheder for at foretage genforsikring.

Forsikring & Pension og DFIM kan i princippet tilslutte sig, at garantifonden også skal erstatte tingsskade forvoldt af ukendte køretøjer, hvis der er sket ”alvorlig personskade”. Det kan imidlertid være vanskeligt for skadelidte at forstå, at der kun skal betales erstatning for tingsskader, hvis der samtidig er sket alvorlig personskade. Hvis garantifonden udbetaler erstatning for personskade, har garantifonden jo anset det for bevist, at skaden er forvoldt af et ukendt køretøj. Garantifondens pligt til at betale erstatning for tingsskade bør derfor ikke begrænses til skader, hvor der samtidig er sket ”alvorlig personskade”. Betaler garantifonden erstatning for personskade, bør den også betale erstatning for tingsskade forvoldt ved samme uheld.

Med hensyn til erstatningen til en skadelidt, der som passager har kørt med en spirituspåvirket fører, bemærkes, at erstatningen til passageren efter dansk ret kan nedsættes eller bortfalde som følge af egen skyld. Endelig bør den foreslåede skadesattest kun udstedes, hvis forsikringstageren ønsker det, idet mange slet ikke ønsker en sådan erklæring.

**NOAH-trafik** støtter, at fodgængere og cyklister bliver dækket af den lovpligtige ansvarsforsikring. Med henblik på at skærpe bilisternes opmærksomhed og hensyntagen til andre trafikanter bør skadevolderens ansvar og dækningsområdet for ansvarsforsikringen generelt udvides, således at forsikringen skal dække samtlige udgifter ved uheldet, herunder udgifter til hospitalsbehandling, sygedagpenge, revalidering mv., som i dag i vidt omfang dækkes af det offentlige.

Ved personskader bør der ikke fastsættes minimumsbeløb i forhold til skadelidte, men i stedet være ubegrænset dækning. En passager, der undlader at gribe ind over for en spirituspåvirket fører, må ofte anses for medansvarlig for kørslen og bør derfor som udgangspunkt ikke være omfattet af forsikringen. Endvidere bør den, der låner eller udlejer en bil til en beruset fører, kunne drages til ansvar herfor. Det bør desuden overvejes, om forsikringen skal dække biler, der mangler den ene eller begge nummerplader.

NOAH-trafik peger endelig på, at der i Europa generelt er behov for at forbedre trafikofres vilkår, f.eks. ved at forhøje erstatningerne med mulighed for straks at udbetale acontobeløb til dækning af begravelsesudgifter, løntab, lægebehandling mv. Endvidere bør mulighederne for medicinsk, psykologisk og juridisk hjælp forbedres.

## **6. Forhandlingsituationen**

*Direktivforslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 14. marts 2005 med henblik på endelig vedtagelse som A-punkt. Det forventes, at alle medlemslande, bortset fra Tyskland og Italien, kan stemme for vedtagelsen.*

## **7. Dansk holdning**

*Danmark støttede vedtagelsen af fælles holdning om forslaget på rådsmødet (konkurrenceevne) den 27. november 2003 og den 26. april 2004.*

*Danmark kan også støtte den endelige vedtagelse af direktivet (med de ændringer Europa-Parlamentets anden behandling har medført).*

## **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

8.1. Såfremt direktivet vedtages med den ordlyd, der fremgår af forslaget, kan det få følgende lovgivningsmæssige konsekvenser:

8.1.1. Forslagets artikel 2 om bl.a. nye minimumsbeløbsgrænser for forsikringsdækning vil kræve en ændring af færdselsloven. Direktivet indeholder en ny metode for beregning af stigningen i minimumsdækningen (der efter forslaget skal afhænge af det europæiske forbrugerindeks og justeres hvert femte år), som kan kræve en ændring af færdselslovens § 105, stk. 3. *Det kan ikke udelukkes, at Europa-Parlamentets forslag til en ny artikel 6 a i det fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv vil have lovgivningsmæssige konsekvenser. I givet fald vil det formentlig dreje sig om en ændring af færdselslovens regler om videregivelse af de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige til behandling af skadessager som følge af færdselsuheld.*

9.1.2. En eventuel udvidelse af skadebehandlingsrepræsentantens kompetence efter fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv (forslagets artikel 4) vil nødvendiggøre dels en præcisering af bemyndigelsesbestemmelserne i færdselslovens § 115 a, stk. 4, jf. stk. 1, og § 115 b, der som nævnt blev indsat i færdselsloven ved lov nr. 217 af 22. april 2002, dels ændringer i de administrative forskrifter i bekendtgørelse nr. 585 af 9. juli 2002.

Dette gælder formentlig også for så vidt angår bl.a. forslagens regler om erstatning for skader forårsaget af køretøjer, der er omfattet af undtagelsen fra forsikringsforpligtelsen, jf. artikel 4, litra b, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv, indførelsen af proceduren i artikel 4, stk. 6, i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, for alle ulykker forårsaget af køretøjer omfattet af forsikringspligten, og endelig for så vidt angår udvidelsen af informationskontorets forpligtelser.

8.1.3. En gennemførelse af forslagens artikel 3 vil have som konsekvens, at § 31, stk. 9, i lov om finansiel virksomhed må ophæves. Bestemmelsen viderefører den tidligere § 213, stk. 6, i lov om forsikringsvirksomhed. En gennemførelse af forslaget til artikel 4 b i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv (rekvirering af



skadesattest) vil formentlig kræve en lovændring, hvorved forsikringsselskaberne forpligtes til på begæring at afgive skadesattest inden for 15 dage.

8.1.4. Den i forslaget artikel 4, stk. 2, foreslåede nye bestemmelse (artikel 1a i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv vedrørende fodgængere og cyklister) er formentlig uden betydning for de danske regler om motorkøretøjforsikring. Bestemmelsen vedrører alene anvendelsesområdet for den obligatoriske ansvarsforsikring for motorkøretøjer, og ifølge færdselslovens § 105 (og §§ 2 og 3 i bekendtgørelse nr. 585) skal skader, herunder skader på cyklister og fodgængere, forvoldt af motordrevne køretøjer allerede i dag være dækket af en ansvarsforsikring.

Ansvar for motordrevne køretøjer for skader på fodgængere og cyklister mv. omfatter efter gældende dansk ret både for personskade og tingskade.

Hertil kommer, at ejeren og brugeren af et motordrevet køretøj efter dansk ret i forvejen hæfter på objektivet grundlag for de skader, der forvoldes af motorkøretøjet, jf. færdselslovens § 101, stk. 1.

Spørgsmålet om nedsættelse eller bortfald af erstatning som følge af skadelidtes egen skyld synes fortsat overladt til medlemsstaterne at regulere, og den nye bestemmelse medfører således ikke ændringer i færdselslovens regler herom, jf. § 101, stk. 2 og 3.

8.1.5. Forslagets artikel 4, stk. 1 (artikel 1 i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv vedrørende viden om førerens spirituspåvirkning), synes alene at regulere spørgsmålet om forsikringsselskabernes adgang til i forsikringsaftalen med forsikringstageren at begrænse forsikringsdækningen over for skadelidte i situationer, hvor skadelidte var passager i motorkøretøjet og vidende om, at føreren var spirituspåvirket.

I forslaget forklarende bemærkninger er det anført, at motorkøretøjsforsikringsdirektiverne på dette punkt bør klargøres i henhold til den praksis som EF-Domstolen har fastlagt, jf. sag C-129/94, Ruiz Bernaldez, Saml. 1996 I, s. 1829. I sagen udtalte EF-Domstolen, at aftalevilkårene for en lovpligtig ansvarsforsikring ikke må indeholde bestemmelser om, at forsikringsselskabet i visse tilfælde, og navnlig såfremt føreren af køretøjet er spirituspåvirket, ikke er forpligtet til at erstatte den person- eller tingskade, det forsikrede køretøj forvolder tredjemand. Personer, der lider skade ved et uheld forvoldt af et motorkøretøj, skal i henhold til den lovpligtige motorkøretøjsforsikring kunne opnå erstatning for alle person- og tingskader, de har lidt, uden at forsikringsselskabet kan påberåbe sig lovbestemmelser eller aftaleklausuler til støtte for ikke at yde erstatning.

EF-Domstolens praksis synes derimod ikke at være til hinder for den i dansk retspraksis fastslåede fortolkning af færdselslovens § 101, stk. 3, hvorefter en passagers kendskab til, at føreren af et motorkøretøj var påvirket af alkohol eller andet euforiserende stof, kan føre til nedsættelse eller bortfald af passagerens krav på erstatning ved uheld forvoldt af det pågældende køretøj, men ikke udelukkelse fra forsikringsdækning, i det omfang passageren har et erstatningskrav. Forslagets artikel 4, stk. 1, har på den baggrund formentlig ingen betydning for dansk rets vedkommende.

8.1.6. Forslagets artikel 4, stk. 4 (artikel 4 d, direkte krav), vil ikke medføre ændringer af dansk ret, idet færdselslovens § 108, stk. 1, i forvejen indeholder en bestemmelse om direkte hæftelse over for skadelidte i alle uheld forårsaget af motorkøretøjer, der er forsikret af det pågældende forsikringsselskab. En gennemførelse af forslagets artikel 4, stk. 4 (artikel 4 c, selvrisko), vil heller ikke medføre ændringer i dansk ret, idet det af § 108, stk. 1, sammenholdt med § 3, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 585, følger, at det ikke gyldigt kan aftales, at skadelidte i et uheld forvoldt af et motorkøretøj bærer en selvrisko i forbindelse med erstatning fra skadevolderens ansvarsforsikring.

8.1.7. Såfremt direktivet vedtages med den ordlyd, der fremgår af forslaget, må der formentlig foretages en række ændringer i de administrative forskrifter, herunder bekendtgørelse nr. 171 (bl.a. kap. 2 om kontrol med, om udenlandske køretøjer er dækket af ansvarsforsikring) og bekendtgørelse nr. 585.

8.2. Direktivforslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser af betydning.

De reviderede mindstebeløb for forsikringsdækningen for personskade og tingsskade og den reviderede procedure for justering heraf kan medføre ændrede udbetalinger ved f.eks. store færdselsuheld afhængigt af prisudviklingen mv. Den første revision af mindstebeløbene finder sted fem år efter, at direktivet er trådt i kraft.

Som anført ovenfor under pkt. 4.2, er der i dansk ret fastsat en øvre beløbsgrænse for personskade eller tab af forsørger og for tingsskade for hver forsikringsbegivenhed. Pr. 1. januar 2005 er beløbene fastsat til henholdsvis 89 mio. kr. (personskade) og 18 mio. kr. (tingsskade), jf. bekendtgørelse nr. 1178 af 1. december 2004.

## **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Det vurderes, at direktivforslaget ikke vil have samfundsøkonomiske konsekvenser af betydning.

## **10. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalget**

Forslaget tillige med et grundnotat herom blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 4. september 2002.

Forud for rådsmødet (konkurrenceevne) den 14. – 15. november 2002 blev sagen forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering. Et aktuelt notat blev oversendt til Europaudvalget den 4. november 2002.

Forud for rådsmødet (konkurrenceevne) den 10. november 2003 blev sagen forelagt for Folketingets Europaudvalg med henblik på forhandlingsoplæg. Et aktuelt notat blev oversendt til Europaudvalget den 1. november 2003.

Forud for rådsmødet (konkurrenceevne) den 27. november 2003 blev sagen forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering. Et aktuelt notat blev oversendt til Europaudvalget den 17. november 2003.

*Forud for rådsmødet (landbrug og fiskeri) den 22.-23. marts 2004 blev sagen forelagt for Folketingets Europaudvalg med henblik på forhandlingsoplæg. Et aktuelt notat blev oversendt til Europaudvalget den 15. marts 2004.*