



27. juni 2018

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Kommissionens forslag til direktiv om ændring af direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, KOM (2018) 336

1. Resumé

Kommissionen har den 24. maj 2018 fremsat forslag om ændring af direktiv om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse.

Formålet med forslagene er at forbedre beskyttelsen af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer og fremme forsikringstagernes rettigheder i forbindelse med tegning af motorkøretøjsforsikringer. Herudover skal forslaget styrke bekæmpelsen af kørsel med uforsikrede motorkøretøjer.

Regeringen støtter generelt Kommissionens forslag og formålet om at forbedre beskyttelsen af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer ved bl.a. at forbedre skadelidtes adgang til erstatning i tilfælde af et forsikringssselskabs konkurs. Regeringen støtter endvidere tiltag, der har til formål at styrke bekæmpelsen af kørsel med uforsikrede køretøjer.

2. Baggrund

Motorkøretøjsforsikringer udgør en betydelig del af de skadesforsikringsaftaler, der tegnes i EU. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (herefter motorforsikringsdirektivet)¹ har til formål at sikre beskyttelsen af personer, der har bopæl i EU, og som bliver ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer i EU. Direktivet skal endvidere lette den frie bevægelighed for motorkøretøjer i EU. I henhold til direktivet er personer, der har tegnet en obligatorisk motorkøretøjsforsikring i et EU-land, således dækket i forbindel-

¹ Det første direktiv om ansvarsforsikring for motorkøretøjer blev vedtaget i 1972, jf. Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse. Direktivet er efterfølgende ændret flere gange og senest i 2009, hvor en række direktiver blev konsolideret i motorforsikringsdirektivet.

se med kørsel i hele EU. Endelig skal direktivet sikre bekæmpelsen af kørsel med uforsikrede motorkøretøjer.

Kommissionen har den 24. maj 2018 fremsat forslag til ændring af motorforsikringsdirektivet. Forslaget følger op på en evaluering af motorforsikringsdirektivet, som Kommissionen har gennemført som led i Kommissionens REFIT-program for enkel og effektiv regulering. I tråd hermed foreslås heller ikke grundlæggende ændringer i direktivets kernekrav, men en række mindre ændringer af direktivet. Ændringerne har til formål at forbedre beskyttelsen af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer og fremme forsikringstagernes rettigheder i forbindelse med tegning af motorkøretøjsforsikringer. Herudover skal forslaget styrke bekæmpelsen af kørsel med uforsikrede motorkøretøjer.

Forslaget indgår som led i Kommissionens handlingsplan om styrkelse af det indre marked for finansielle tjenesteydelser til forbrugere fremlagt i marts 2017.²

Direktivforslaget er fremsat med hjemmel i art. 114 i Traktat om Den Europæiske Unions Funktionsområde (TEUF). Forslaget skal forhandles mellem Rådet og Europa-Parlamentet (Parlamentet) i den almindelige lovgivningsprocedure, jf. artikel 294 TEUF.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er overordnet at forbedre beskyttelsen af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer og fremme forsikringstagernes rettigheder. Endvidere har forslaget til formål at styrke bekæmpelsen af kørsel med uforsikrede motorkøretøjer.

De forskellige elementer i forslaget gennemgås nedenfor.

Ændring af definition af færdsel med køretøj (indsættelse af artikel 1a)

Kommissionen foreslår, at der indføres en definition i artikel 1 i direktivet af ”færdsel med køretøj” for at indarbejde den præcisering af direktivets anvendelsesområde, som Den Europæiske Unions Domstol har fastlagt i sag C-162/13 (Vnuk) af 14. september 2014, sag C-514/16 (Rodrigues de Antrade) af 28. november 2017 og sag C-334/16 (Torreiro) af 20. december 2017.

Det foreslås, at ”færdsel med køretøj” defineres som ”færdsel med et sådant køretøj, der normalt er bestemt til at tjene som transportmiddel, som er i overensstemmelse med nævnte køretøjs almindelige brug, uanset køretøjets karakteristika og uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og uanset om det er stationært eller i bevægelse”.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>

Formålet med den foreslåede ændring er at skabe klarhed med hensyn til direktivets anvendelsesområde og dermed sikre ensartet gennemførelse af retspraksis i national lovgivning.

Bekæmpelse af kørsel med uforsikrede køretøjer (nyaffatning af artikel 4)

Det gældende motorforsikringsdirektiv indeholder krav om, at EU-landene skal træffe passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Direktivet foreskriver ikke, hvilke foranstaltninger EU-landene skal iværksætte. I henhold til direktivet kan EU-landene udføre systematiske kontroller af ansvarsforsikringer på motorkøretøjer, etablere vejkontrol og indføre passende straf for ejere af uforsikrede køretøjer. Kontrollerne må dog kun foretages på EU-landets eget område. Al systematisk forsikringskontrol på motorkøretøjer fra et andet EU-land, herunder også kontrol, hvor motorkøretøjerne ikke behøver at blive stoppet, er således i henhold til direktivet ulovligt da det begrænser køretøjernes frie bevægelighed i EU.

Da den teknologiske udvikling muliggør gennemførelse af kontrol uden at stoppe køretøjerne (genkendelsesteknologi), indeholder forslaget bestemmelser, der gør det muligt for EU-landene at foretage kontroller af motorforsikringer på motorkøretøjer, der er indregistreret i et andet EU-land. Det er et krav, at kontrollen er en del af et generelt nationalt kontrolsystem, og at kontrollen ikke kræver, at køretøjet stoppes. Endvidere skal kontrollen være nødvendig, og den skal gennemføres proportionalt og ikke-diskriminerende. Bestemmelserne har til formål at styrke EU-landenes beføjelser til at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer på deres territorium.

Ændring af minimumserstatningsbeløb (nyafatning af artikel 9)

Med forslagets ændring af direktivets artikel 9 forhøjes de mindstebeløb, som den lovpligtige ansvarsforsikring skal dække. For personskade forhøjes beløbene fra 5.000.000 EUR (ca. 37,5 mio. DKK) til 6.070.000 EUR pr. uheld (ca. 45,2 mio. DKK), uanset antallet af skadelidte, og fra 1.000.000 EUR (ca. 7,5 mio. DKK) til 1.220.000 EUR (ca. 9,1 mio. DKK) pr. skadelidt. For tingsskade forhøjes mindstedækningsbeløbet fra 1.000.000 EUR (ca. 7,5 mio. DKK) til 1.220.000 EUR (ca. 9,1 mio. DKK), uanset antallet af skadelidte. Medlemsstaterne kan i national lovgivning fastsætte højere mindstedækningsbeløb.

Beløbene justeres i henhold til forslaget hvert femte år i overensstemmelse med det harmoniserede forbrugerprisindeks (HICP), jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/792. Kommissionen tillægges med forslaget beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på justering af mindstedækningsbeløbene hvert femte år i overensstemmelse med HICP.

På nuværende tidspunkt har 13 medlemsstater lavere mindstedækningsbeløb end de, der fremgår af det gældende direktiv (Danmark er ikke heriblandt). Det skyldes, at medlemslandene på grund af forskellige overgangsperioder har forskellige referencedatoer for den periodebestemte genberegning af mindstebeløbene.

Beskyttelse af skadelidte i tilfælde, hvor skadevolders forsikringsselskab erklæres konkurs (garantiforpligtelse – indsættelse af artikel 10a)

I det gældende motorforsikringsdirektiv er EU-landene forpligtet til at oprette eller godkende et organ, der skal erstatte skader, der forvoldes af et ukendt motorkøretøj eller et motorkøretøj, der ikke har en lovpligtig motoransvarsforsikring. Motorforsikringsdirektivet indeholder dog ikke krav om, at EU-landene skal sikre udbetaling af skadeserstatninger, hvis skadevolders forsikringsselskab erklæres konkurs. Der er således i dag en risiko for, at ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer efterlades uden kompensation, hvis det forsikringsselskab, hvor skadevolder har sin motoransvarsforsikring, går konkurs.

Forslaget stiller derfor krav om, at alle EU-lande skal etablere en instans, som skal håndtere erstatningsudbetalinger til skadelidte i tilfælde af, at skadevolders forsikringsselskab er insolvent og erklæres konkurs. Det er den instans, hvor skadelidte har bopæl, der skal udbetale erstatningen til skadelidte. Instansen kan efterfølgende få refunderet det beløb, der er udbetalt til skadelidte, fra den instans, hvor skadevolders forsikringsselskab har hjemsted. Forslaget stiller krav om, at den instans, der kan udbetale erstatningen til skadelidte, skal behandle skadelidtes krav indenfor to måneder.

Anvendelse af skadeshistorik i forbindelse med et forsikringstilbud (ændring af artikel 16)

For at lette adgangen til at skifte forsikringsudbyder er der i det gældende motorforsikringsdirektiv krav om, at EU-landene skal sikre, at forsikringstagerne har ret til at få en erklæring fra sit forsikringsselskab, der beskriver forsikringstagernes skadeshistorik de seneste fem år. Der er dog ikke fastsat krav om, at forsikringsselskaberne skal tage hensyn til skadeshistorikken, når forsikringspræmien fastsættes i forbindelse med afgivelse af et forsikringstilbud.

For at gøre det lettere for forsikringsselskaberne at anerkende og anvende skadeshistorikken, foreslår Kommissionen, at der udformes en erklæring om skadeshistorik, som er ens for hele EU. Herudover foreslår Kommissionen, at EU-landene skal sikre, at forsikringsselskaberne benytter og tager hensyn til skadeshistorikken i præmieberegningen, samt at forsikringsselskaberne ikke diskriminerer eller tillægger gebyr på præmien på grund af nationalitet eller udelukkende på grund af tidligere bopælsland. Forslaget indeholder endvidere krav om, at forsikringsselskaberne skal offentliggøre deres politik for anvendelse af skadeshistorik ved fastsættelse af præmier.

Forslaget har til formål at sikre, at forsikringsselskaberne behandler erklæringer om skadeshistorik udstedt af et forsikringsselskab i et andet EU-land på samme måde som dem, der er udstedt i hjemlandet. Det skal endvidere sikre, at borgere, som køber forsikring i et andet EU-land, kan drage de samme fordele i forhold til pris som de hjemlige forbrugere.

I henhold til forslaget skal de nye bestemmelser evalueres efter senest syv år.

4. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet er medlovgiver på forslaget. Europa-Parlamentet har endnu ikke fastlagt sin holdning til Kommissionens forslag men forventes generelt at være positiv over for forslaget.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at hensigten med forslaget ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af EU-landene, hvis de handler uafhængigt af hinanden, da det ville føre til forskellige initiativer på nationalt niveau og ikke i tilstrækkelig grad sikre fuld kompensation af skadelidte og sikre en lige fordeling af risiko mellem EU-landene.

Det er regeringens foreløbige vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det vurderes at være væsentligt at sikre en ensartet minimumsbeskyttelse af skadelidte i hele Unionen. Hertil anses kompensation af skadelidte i trafikuheld i grænseoverskridende tilfælde for at være et væsentligt forhold, hvor der er behov for ensarterede regler til at sikre det indre markeds funktion.

6. Gældende dansk ret

Motorforsikringsdirektivet er primært implementeret i dansk ret ved færdselsloven.

Ændring af direktivets anvendelsesområde (ændring af artikel 1)

Reglerne om pligt til at tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer findes i færdselsloven. Disse regler finder kun anvendelse, hvis kørslen har fundet sted på et område, der er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde.

Færdselsloven indeholder ikke en definition af ”færdsel med køretøj”, da udtrykket ikke som sådan anvendes i den gældende færdselslov. Det fremgår imidlertid af færdselslovens § 1, at loven gælder, hvor andet ikke er bestemt, for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Ifølge færdselslovens § 2, nr. 28, defineres udtrykket ”vej” som vej, gade, cykelsti, fortovej, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. Belægningen på en ”vej” eller terrænets karakter er uden betydning for, hvorvidt færdselsloven finder anvendelse. Færdselslovens anvendelsesområde fortolkes bredt, og det afgørende er

derfor, om vejen m.v. benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Det er den faktiske benyttelse af vejen m.v., der har betydning for vurderingen af, om færdselslovens regler finder anvendelse. Færdselslovens anvendelsesområde afgøres på baggrund af en konkret vurdering, der kan opsummeres således, at der skal være tale om en ikke uvæsentlig trafikaktivitet (færdsel) af en ikke helt snæver personkreds. En vej/område kan ud fra en konkret vurdering være omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, selvom der er tale om et lukket eller afspærret område med begrænset eller endda kontrolleret adgang. Det er f.eks. i flere tilfælde fundet, at færdselsloven finder anvendelse på visse militære områder, flyvepladser og industriområder. Færdselsloven vil dog typisk ikke finde anvendelse på afspærrede områder, hvor der afholdes motorløb.

Ifølge færdselslovens § 105, stk. 1, skal krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed.

Forsikringspligten omfatter erstatningskrav, som støttes på det objektive ansvar i færdselslovens § 101, hvor det er en betingelse, at skader er forvoldt ved et færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand fra køretøjets brændstofanlæg. Forsikringspligten omfatter imidlertid også erstatningskrav for skader, som et motordrevent køretøj volder på anden måde end ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand fra køretøjets brændstofanlæg, og hvor erstatningsansvaret derfor hviler på andet grundlag, f.eks. den almindelige culperegulering. Et erstatningsansvar efter culpereguleringen forudsætter, at der er handlet culpøst eller ansvarspådragende, eller med andre ord at skadevolder kan stilles til ansvar for en skade, vedkommende har påført andre ved en uagtsom handling (uansvarlighed har ledt til andres skade) eller en forsætlig handling (andres skade er forvoldt med vilje).

Bekæmpelse af kørsel med uforsikrede køretøjer (nyaffatning af artikel 4)

Det følger af motorforsikringsdirektivet, at der er pligt til at tegne ansvarsforsikring for alle køretøjer, der er registreret i et EU-land. Som følge heraf fremgår det i bekendtgørelse om registrering af køretøjer, at udenlandske køretøjer kun må bruges på færdselslovens område, hvis der er tegnet ansvarsforsikring for køretøjerne. Danmark anser denne forsikringspligt for opfyldt, når køretøjerne er registreret i et EU-land, da motorforsikringsdirektivet forudsættes at være overholdt.

Justitsministeriet har udpeget Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) som det organ i Danmark, der skal erstatte skader, der forvoldes af et ukendt køretøj eller et køretøj, der ikke er dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring. Foreningens medlemmer er alle forsikringselskaber, som tegner ansvarsforsikringer i Danmark for motorkøretøjer indregistreret i Danmark.

Forsikringsselskaber med hjemsted i et andet EU-land, som via filial eller grænseoverskridende tjenesteydelsesvirksomhed tegner motoransvarsforsikringer i Danmark, skal være medlem af DFIM. De forsikringsselskaber med hjemsted i et andet EU-land, som via grænseoverskridende tjenesteydelsesvirksomhed tegner motoransvarsforsikringer i Danmark, skal endvidere udpege en skadesrepræsentant i Danmark. Repræsentanten har beføjelse til at indsamle alle nødvendige oplysninger i forbindelse med krav og til at repræsentere forsikringsselskabet over for skadelidte personer, der kan gøre krav gældende, herunder med hensyn til betaling af sådanne krav. DFIM indtræder i sager, hvor skadevolders forsikringsselskab ikke har udpeget en skaderepræsentant i Danmark.

Ændring af minimumserstatningsbeløb (ændring af artikel 9 i direktivet)
 Færdselslovens § 105, stk. 2, fastsætter mindstedækningsbeløbene for den lovpligtige motoransvarsforsikring. Det følger endvidere af færdselsloven § 105, stk. 3, at beløbene reguleres hvert år den 1. januar med 2 pct. til lagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Transport-, bygnings- og boligministeren kan med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsdirektiv) foretage yderligere regulering af de nævnte beløb. Ministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer, der skal finde sted.

De i færdselslovens gældende mindstedækningsbeløb er på nuværende tidspunkt op til 121 mio. kr. for personskade eller tab af forsørger og op til 24 mio. kr. for tingskade for den forårsagede skade ved en enkelt begivenhed, jf. bekendtgørelse nr. 1240 af 11. november 2017 om regulering af forsikringsdækningsbeløb i henhold til færdselsloven.

Beskyttelse af skadelidte i tilfælde, hvor skadevolders forsikringsselskab erklæres konkurs (garantiforpligtelse – indsættelse af artikel 10a)
 For så vidt angår dækning ved et forsikringsselskabs konkurs dækker Garantifonden for skadesforsikringsselskaber (Fonden) erstatningskrav fra tredjemænd, der er sikret mod person- eller tingskade ifølge motoransvarsforsikringer. I dag dækker Fonden skadesforsikringsselskaber, der har fået Finanstilsynets tilladelse til at drive virksomhed som forsikringsselskab, og de forsikringsselskaber, der via filial eller grænseoverskridende tjenesteydelsesvirksomhed tegner forbrugerforsikringer i Danmark, og som har tilsluttet sig Fonden. Fra 1. januar 2019 bliver det lovpligtigt for alle forsikringsselskaber med hjemsted i et andet EU-land, som via filial eller grænseoverskridende tjenesteydelsesvirksomhed tegner forsikringer i Danmark, at være medlem af Fonden. Udbetalinger fra Fonden skal ske snarest muligt og senest tre måneder efter anmeldelse af kravet til Fonden.

Anvendelse af skadeshistorik i forbindelse med et forsikringstilbud (ændring af artikel 16 i direktivet)

Justitsministeriet har udpeget DFIM som informationskontor, som udveksler forsikringsoplysninger på motorkøretøjer – både til udenlandske informationskontorer, som beder om forsikringsoplysninger på danske motorkøretøjer, og til danske forsikringselskaber, som beder om forsikringsoplysninger på udenlandske motorkøretøjer.

Endvidere foreligger der et gensidigt anerkendt aftalegrundlag forsikringselskaberne imellem, herunder anvendelse af en IT-plattform (EDI), hvor forsikringselskaberne kan kommunikere med hinanden og udveksle informationer, herunder udveksling af skadshistorik og andre oplysninger til brug for selskabernes sagsbehandling.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslagene forventes at give anledning til mindre ændringer af færdselsloven og lov om en garantifond for skadesforsikringselskaber.

Færdselslovens nugældende mindstedækningsbeløb for lovpligtig motoransvarsforsikring er væsentligt højere end de mindstedækningsbeløb, som foreslås i direktivet. Den danske reguleringsmekanisme for opjustering af mindstedækningen er dog anderledes end den, der foreslås i direktivet. Hvis udviklingen i det europæiske forbrugerprisindeks imod forventning på sigt vil føre til en højere mindstedækningsbeløb efter direktivet end efter dansk ret, er der imidlertid allerede i den gældende færdselslov § 105, stk. 3, hjemmel til administrativt at forhøje reguleringen.

De foreslåede ændringer af direktivets artikel 9 medfører således ikke materielle lovgivningsmæssige konsekvenser for gældende dansk ret. Dog bør henvisningen i færdselslovens § 105, stk. 3, 4. pkt., til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005, som en formel konsekvens opdateres til en henvisning til det kommende direktiv. Færdselsloven har et meget bredt anvendelsesområde, der afgøres ud fra en konkret vurdering af de faktiske forhold, hvorfor den foreslåede ændring af direktivets artikel 1, formentlig ikke nødvendiggør ændringer af færdselsloven. Dog knytter der sig fortolkningstvivel i forhold til begrebet ”transportmiddel” i den foreslåede direktivændring. Det giver f.eks. anledning til tvivl om, hvorvidt køretøjer, der inden for lukket/afgrænset område anvendes til motorløb, vil skulle anses for et transportmiddel i denne sammenhæng. Ligeledes giver det anledning til tvivl om, hvorvidt køretøjer (herunder motorredskaber), der anvendes som arbejdsredskaber inden for et lukket område uden adgang for almindelig færdsel, efter direktivændringen vil skulle anses som et transportmiddel. Denne fortolkningstvivel vil regeringen søge at få afklaret under forhandlingerne af direktivet.

I henhold til lov om en garantifond for skadesforsikringselskaber udbetaler Fonden erstatning til skadelidte, der er sikret mod person- eller tingskade ifølge motoransvarsforsikringer, som tegnet i forsikringselskaber,

der er medlem af Fonden, og som går konkurs. I direktivet foreslås forpligtelsen til at udbetale erstatning knyttet op på skadelidtes bopælsland og ikke det land, hvor skadevolders forsikringsselskab har hjemsted. Det vil skulle ændres i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber.

I dag skal udbetalinger fra Fonden ske snarest muligt og senest tre måneder efter anmeldelse af krav til Fonden. I direktivet foreslås det, at behandlingen af krav skal ske indenfor to måneder. Det vil skulle ændres i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes ikke at medføre nævneværdige statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at medføre nævneværdige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget kan medføre administrative konsekvenser for forsikringsselskaberne, idet der foreslås indført krav om deling af skadeshistorik på standardiserede skabeloner. Der er allerede i dag et aftalegrundlag forsikringsselskaberne imellem om anvendelse af en IT-platform (EDI), hvor forsikringsselskaberne kan udveksle informationer, herunder udveksling af skadeshistorik og andre oplysninger til brug for selskabernes sagsbehandling. Der sker derfor allerede i dag en udveksling af en lang række oplysninger mellem selskaberne i forhold til skadeshistorik.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har haft direktivforslaget i høring. TER vurderer, at forslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere. TER vil i forbindelse med implementering af direktivet foretage nærmere vurdering af de administrative konsekvenser.

8. Høring

Forslagene har været i skriftlig høring i EU-Specialudvalget for den finansielle sektor med frist for bemærkninger den 8. juni 2018. Der er modtaget høringssvar fra Dansk Erhverv, Finanssektorens Arbejdsgiverforening og Forsikring & Pension. Forbrugerrådet Tænk har meddelt, at de af ressourcemæssige årsager ikke haft mulighed for at forholde sig til forslaget, hvorfor de ikke kan drages til indtægt for en holdning til forslaget.

Dansk Erhverv havde ingen bemærkninger og Finanssektorens Arbejdsgiverforening henviser til Forsikring & Pensions bemærkninger.

Nedenfor sammenfattes hovedindholdet af det indkomne høringssvar fra Forsikring & Pension (F&P).

Udvidelse af anvendelsesområdet (ændring af artikel 1)

F&P det positivt, at der er blevet taget stilling til EU-Domstolens seneste kendelser på motorområdet (herunder Vnuk samt Rodrigues de Andrade dommene), da disse har bidraget til en række udfordringer om definitionen af anvendelsesområdet i en række medlemslande.

Forsikring & Pension stiller sig kritisk over for udvidelsen af anvendelsesområdet til at omfatte brugen af et motorkøretøj, bare det er i brug inden for sit transportformål, modsat når det er i brug som trafikmiddel. Ved at fokusere på transportformålet åbnes der for en uforholdsmæssig dækning, herunder skader i forbindelse med motorsport, på lukkede arealer som byggepladser samt flyvepladser/lufthavne.

Bekæmpelse af kørsel med uforsikrede køretøjer (nyaffatning af artikel 4)

F&P støtter op om, at der åbnes mulighed for systematiske forsikrings-tjek.

Beskyttelse af skadelidte i tilfælde, hvor skadevolders forsikringsselskab erklæres konkurs (garantiforpligtelser – indsættelse af artikel 10a)

F&P er generelt tilhænger af klare regler for garantiforpligtigelser i forbindelse med, at en forsikringsudbyder bliver insolvent. F&P bemærker, at det er ikke acceptabelt, at ofre for trafikskader ikke kan blive dækket, fordi selskabet bag modpartens ansvarsforsikring bliver insolvent.

Herudover har F&P en række bemærkninger. For det første bør man differentiere mellem erhvervs- og privattegnede forsikringer, hvorfor det bør derfor fremgå klart, at garantien for skader forårsaget af en erhvervsdrivende alene dækker 3. mand. For det andet anfører F&P, at garantiorganets svarfrister ikke bør være absolutte tidsfrister, idet der kan være stor forskel på konkurser afhængig af den internationale aktivitet og udredningstiden være svær at fastsætte. For det tredje fremfører F&P, at det kunne være ønskværdigt, at erstatningsorganers rolle, heriblandt deres garantifunktion, kunne styrkes markant i forhold til det nuværende motorkøretøjsdirektiv.

Anvendelse af skadeshistorik i forbindelse med et forsikringstilbud (ændring af artikel 16)

F&P finder det væsentligt, at forbrugerne har mulighed for hurtigt og effektivt at kunne overføre deres skadehistorik til et nyt selskab, hvilket også skal gælde i tilfældet, når forbrugeren kommer fra en anden medlemsstat.

F&P er kritiske over for om tvungen brug af standardiserede skabeloner, som de finder administrativt meget tungt, uproportional og som ikke skaber en bedre løsning for forbrugerne. Forbrugerne har herudover allerede

i dag fuld adgang til at medtage deres skadehistorik i et læsbart format (ifølge EU's persondataforordning - GDPR). F&P anfører herudover, at skadehistorik ikke kan stå alene, når forsikringsselskaberne fastsætter præmier. F&P mener derfor, at forsikringsselskaberne skal forbeholde sig ret til at foretage en individuel risikovurdering af hver enkelt kunde. F&P finder endelig, at formuleringerne om diskrimination er unødvendige, da en sådan diskriminerende adfærd allerede vil være i strid de almindelige konkurrenceregler i EU's traktatgrundlag.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er på nuværende tidspunkt ikke nærmere kendskab til andre EU-landes holdninger til forslaget. EU-landene ventes dog generelt at støtte formålet med forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter formålet om et velfungerende indre marked for ansvarsforsikringer for motorkøretøjer til fordel for førerne og de potentielle ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer.

Regeringen støtter den generelle tilgang i forslaget om at forbedre beskyttelsen af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer ved bl.a. at forbedre skadelidtes adgang til erstatning i tilfælde af et forsikringsselskabs konkurs. Regeringen støtter endvidere tiltag, der har til formål at styrke bekæmpelsen af kørsel med uforsikrede køretøjer.

Regeringen støtter ligeledes målet om at skabe klarhed med hensyn til direktivets anvendelsesområde og dermed sikre ensartet gennemførelse af retspraksis på tværs af EU. Regeringen kan derfor støtte forslaget om en præcisering af direktivets anvendelsesområde. Regeringen vil under handlingerne af direktivet søge at afklare fortolkningstvivlen med hensyn til begrebet "transportmiddel". Hvis denne afklaring viser, at direktivets anvendelsesområde er bredere end færdselslovens, vil regeringen arbejde for, at forslaget til direktivets anvendelsesområde indskrænkes således, at det ikke strækker sig ud over færdselslovens anvendelsesområde.

Regeringen støtter formålet om at skabe ens mindstedækningsbeløb i alle medlemsstater for derved at sikre et tilstrækkeligt omfang af mindstebeskyttelse for ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer. Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for de gældende mindstedækningsbeløb i Danmark, hvorfor regeringen kan støtte denne del af forslaget.

Regeringen støtter idéen om standardiserede erklæringer om skadehistorie, hvorefter forsikringsselskaber skal behandle erklæringerne udstedt af et forsikringsselskab i en anden EU-land på samme måde som dem, der er udstedt i hjemlandet, for at sikre, at borgere, som køber forsikring i udlandet, kan drage de samme fordele for så vidt angår forsikringspræmier som de hjemlige forbrugere. Regeringen lægger vægt på, at kravet om standardiserede erklæringer desuden skal sikre, at forsikringsselskaberne

ikke diskriminerer forsikringstagerne på baggrund af skadeshistorie. Regeringen vil arbejde for, at standardiseringen af oplysninger om skadeshistorik bliver proportional og så lidt byrdefuld som muligt.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.