



Bruxelles, den 24.5.2018  
SWD(2018) 248 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv**

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse**

{COM(2018) 336 final} - {SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final}

**DA**

**DA**

## Resumé

Konsekvensanalyse af Kommissionens forslag til ændring af direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer

### A. Behov for handling

#### Hvorfor? Hvad er problemstillingen?

Efter en evaluering af direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, først vedtaget i 1972 og senere ændret flere gange, blev det konkluderet, at selv om direktivet er velfungerende som helhed, har to aspekter negative konsekvenser for dets effektivitet:

1. Utilstrækkelig beskyttelse af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer. To faktorer bidrager hertil:
  - Hvis et bilforsikringselskab bliver insolvent, inden det indfrir erstatningskrav, der opstår som følge af dets forsikringstagere, findes der for det første ikke bestemmelser på EU-niveau, som kan sikre hurtig udbetaling af erstatning til skadelidte, navnlig hvis forsikringselskabet leverer forsikringer på tværs af grænser i henhold til den frie udveksling af tjenesteydelser. I sådanne nylige tilfælde af insolvens har skadelidte været udsat for væsentlige forsinkelser i forbindelse med udbetalingen af erstatning.
  - De obligatoriske mindstebeløb for dækning af ansvarsforsikring for motorkøretøjer, fastsat ved direktivet siden 2005, er ikke ens i alle medlemsstaterne, og dette skyldes, at flere medlemsstater har forskellige referenceperioder, som ikke længere er passende.
2. Differentieret behandling og gratistadfærd har negative konsekvenser for forsikringstagerne. I dette tilfælde spiller to faktorer ind:
  - Når forsikringstagere flytter til en anden EU-medlemsstat, tager bilforsikringselskaberne i den nye bopælsmedlemsstat ikke altid hensyn til deres erstatningshistorik (som er afgørende for "bonus/malus"-vurderingen).
  - Megen kørsel med uforsikrede køretøjer medfører, at forsikringstagerne skal betale højere forsikringspræmier, end det ellers ville være tilfældet (garantifonde sikrer udbetaling af erstatning til skadelidte i sådanne tilfælde, men de finansieres ved hjælp af en afgift på ansvarsforsikringer for motorkøretøjer, hvilket har konsekvenser for forsikringstagerne).

Endvidere har en række nylige domme fra Den Europæiske Unions Domstol tilvejebragt vigtige præciseringer, som bekræfter direktivets anvendelsesområde (hvilke køretøjer og hvilke situationer, der er omfattet af en forpligtelse til at have en ansvarsforsikring for motorkøretøjer). Den løsning, der blev foreslået i denne forbindelse, var en kodificering af gældende retspraksis, og derfor falder løsningen uden for denne konsekvensanalyses anvendelsesområde.

#### Hvilke resultater forventes der af initiativet?

Dette initiativ forventes at sikre et højt niveau af beskyttelse for ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer og en rimelig behandling af forsikringstagere, navnlig dem, der bevæger sig på tværs af grænser i medlemsstaterne.

#### Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?

Direktivet beskytter ofre for trafikulykker i andre EU-medlemsstater end den, hvor skadelidte er bosat, og hjemlige ofre for en ulykke forårsaget af en fører fra en anden medlemsstat. De påtænkte foranstaltninger kan kun gennemføres på EU-niveau, da de vedrører forsikringselskaber, som driver forretning på tværs af grænser, forsikringstagere med ansvarsforsikring for motorkøretøjer, som bevæger sig på tværs af grænser, og grænseoverskridende kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer.

### B. Løsninger

#### Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor?

Da direktivet allerede findes, var referencescenariet i alle tilfældene ingen ændringer af direktivet. Endvidere blev referencescenariet præciseret yderligere af en række af domme, som EU-Domstolen har afsagt om anvendelsesområdet, og som er kodificeret i direktivet.

For så vidt angår forsikringselskabers insolvens - et emne, som ikke er omfattet af direktivet på indeværende tidspunkt - var en løsning, som blev forkastet, at pålægge et ansvar for at betale erstatning til skadelidte i første omgang, men ikke et endeligt ansvar. Den valgte løsning var at tage højde for de to aspekter ved ansvaret og placere det umiddelbare ansvar i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, og det endelige ansvar i den medlemsstat, hvor det insolvente forsikringselskab er etableret.

For så vidt angår mindstebeløbene for dækning var en løsning, som blev forkastet, at indføre højere

obligatoriske beløb for større køretøjer som f.eks. lastbiler og busser. Den foretrukne løsning var at harmonisere beløbene på det højeste obligatoriske mindsteniveau, som på indeværende tidspunkt finder anvendelse i medlemsstaterne.

For så vidt angår erstatningshistorikken var en løsning, som blev forkastet, kun at harmonisere skemaet til erklæringer om erstatningshistorikken og ikke at stille krav til forsikringsselskaberne om obligatorisk behandling af sådanne erklæringer. Den valgte løsning er at harmonisere erklæringen om erstatningshistorikken og samtidig at stille krav om den samme behandling af sådanne erklæringer uanset forsikringstagerens oprindelsesmedlemsstat.

For så vidt angår kørsel med uforsikrede køretøjer var en løsning, som blev forkastet, at gøre diskret kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer obligatorisk. Den valgte løsning var at give tilladelse til en sådan kontrol (i øjeblikket forbudt) på frivillig basis for medlemsstaterne.

### **Hvem støtter hvilken løsning?**

Der er bred opbakning fra alle kategorier af interesserede parter til et EU-initiativ, som skal sikre hurtig udbetaling af erstatning til ofre for ulykker i tilfælde af et insolvent bilforsikringsselskab, navnlig i en grænseoverskridende kontekst. Hovedparten af de interesserede parter går ind for den løsning, som i sådanne tilfælde placerer det endelige finansielle ansvar i den medlemsstat, hvor det pågældende bilforsikringsselskab er etableret.

Visse interesserede parter kan tilslutte sig en harmonisering af mindstebeløbene for dækning for ansvarsforsikring for motorkøretøjer på det højere niveau, som allerede finder anvendelse i mange medlemsstater. Nogle forbrugerorganisationer gik ind for et højere niveau for obligatorisk dækning for større køretøjer som f.eks. lastbiler og busser, men det modsatte forsikringssektoren og lastbil- og busselskaberne sig med den begrundelse, at der ikke var beviser for, at det er berettiget, og at dette ville medføre større forsikringsomkostninger, som ville blive væltet over på slutbrugerne.

For så vidt angår mulighederne for at overføre erklæringer om erstatningshistorikken på tværs af grænser fortalte en række borgere om deres negative erfaringer i denne henseende og opfordrede til, at der gøres en indsats for at sikre, at borgere, der bevæger sig på tværs af grænser, behandles på den samme måde som de borgere, der er bosat i en given medlemsstat, når det drejer sig om deres erklæringer om erstatningshistorikken. Forsikringssektoren modsatte sig bindende forpligtelser for forsikringsselskaber i denne henseende med den begrundelse, at de ville være uforholdsmæssige. Nogle forbrugerorganisationer gik dog ind for en harmonisering af erklæringer om erstatningshistorikken og en bestemmelse om ikke-diskrimination, som beskytter borgere, der flytter til en anden medlemsstat.

For så vidt angår kørsel med uforsikrede køretøjer modsatte ingen sig, at der gives tilladelse til diskret kontrol.

## **C. Den foretrukne løsnings virkninger**

### **Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

1. Hurtig og passende udbetaling af erstatning til skadelidte, selv når bilforsikringsselskabet bliver insolvent, er den største fordel ved de valgte løsninger.
2. Bedre behandling af forsikringstagere i forhold til deres erstatningshistorik, og eventuelt lavere præmier, hvis kørsel med uforsikrede køretøjer begrænses.

### **Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

Omkostningerne ved de foretrukne løsninger kommer til at hvile på bilforsikringsselskaberne. De vil skulle bidrage til organer, som udbetaler erstatning til skadelidte i tilfælde af forsikringsselskabets insolvens. Dette er allerede tilfældet for de fleste forsikringsselskaber i de fleste medlemsstater, men ikke altid for forsikringsselskaber, som leverer forsikringer på tværs af grænser. De vil også skulle indføre procedurer, som sikrer, at erklæringer om erstatningshistorikken med oprindelse i en anden medlemsstat behandles på samme måde som erklæringer om erstatningshistorikken med oprindelse i deres egen medlemsstat.

### **Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne?**

Forslaget har ikke særlige konsekvenser for små og mellemstore virksomheder undtagen dem, der er forsikringsselskaber eller forsikringstagere med en ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Bilforsikringsselskaber, herunder dem, der er SMV'er, vil pådrage sig de omkostninger, der er anført i boksen med omkostninger ovenfor. SMV'er og mikrovirksomheder vil blive påvirket som førere af køretøjer, der kræver en forsikring. Hvis de befinder sig i medlemsstater, hvor mindstebeløbet for dækning vil blive hævet en smule, kan der forekomme meget små stigninger i forsikringspræmierne (dette gælder også for individuelle forsikringstagere i disse medlemsstater).

**Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?**

Forslaget vil ikke få konsekvenser for de nationale budgetter, medmindre en medlemsstat vælger løsningen med diskret kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer, som normalt er hjemmehørende i en anden medlemsstat, hvilket vil kræve brug af nummerpladegenkendelsesteknologi og udveksling af oplysninger med andre medlemsstater om køretøjers forsikringsstatus. Medlemsstaterne vil skulle udpege et organ, der kan udbetale erstatning til skadelidte i tilfælde af insolvens hos forsikringsselskaber, som driver forretning på tværs af grænser, men det forventes, at dette vil blive en yderligere opgave for et eksisterende organ (enten en almindelig forsikringsgarantifond eller den garantifond, der allerede stilles krav om i direktivet for ulykker forårsaget af uforsikrede eller ikke-sporbare køretøjer). Omkostningerne vil blive dækket ved hjælp af bidrag fra forsikringsselskaberne.

**Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?**

Der forventes ikke andre væsentlige konsekvenser end den forbedrede beskyttelse af borgere i tilfælde af ulykker forårsaget af motorkøretøjer, hvilket øger tilliden til levering af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer på tværs af grænser som led i det indre marked. Lettere accept og autentificering af erklæringer om erstatningshistorikken vil blive til fordel for borgere, som flytter inden for EU.

**D. Opfølgning****Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?**

I henhold til lovgivningen foretages der en evaluering af de nye bestemmelser efter fem års anvendelse.