

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)  
(Alm. del - bilag 94)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 N.1  
8. april 1998

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Trafikministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og ændring af direktiv 73/239/EØF og 92/49/EØF (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv).

Trafikministeriet

6. kontor

6. april 1998 Dato 1998-81051-17

J.nr. TM0052 Løbe nr.

**Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og ændring af direktiv 73/239/EØF og 92/49/EØF (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv).**

**1. Baggrund og indhold.**

Direktivforslaget er fremsat den 14. oktober 1997 under henvisning til Traktatens artikel 57, stk. 2, og artikel 100 A, og vedtages efter artikel 189 B, kvalificeret flertal/fælles beslutningsprocedure med Europa-Parlamentet.

Formålet er at forbedre beskyttelsen af skadelidte, som, mens vedkommende opholder sig i en anden medlemsstat, lider tings- eller personskade ved et trafikuheld i denne medlemsstat. Forslag til fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv er et supplement til "grønkort-ordningen", der blev oprettet ved en henstilling i 1949 fra en arbejdsgruppe under transportkomiteén i De forenede Nationers Økonomiske Europakommission, og som siden er blevet udbygget, bl.a. ved de tre første motorkøretøjsforsikringsdirektiver. I dag har mere end 40 lande tilsluttet sig ordningen. "Grønkort-ordningen" garanterer, at skadelidte får erstatning for skader forårsaget af et køretøj, der er hjemmehørende i et andet land end uheldslandet, uanset om skaden er sket i skadelidtes bopælsland eller et andet land. Selvom denne gruppe af skadelidte juridisk er i samme situation som skadelidte i deres hjemland, er de imidlertid oftest rent praktisk mindre gunstigt stillet. Med direktivforslaget foreslås derfor en række tiltag, der vil indebære en reel ligestilling af skadelidte, der har krav på erstatning for tings- eller personskade i forbindelse med uheld i et andet EU-land end skadelidtes bopælsland.

Efter forslaget

- indføres direkte krav i hele EU for denne gruppe af skadelidte. Herved forstås, at forsikringsselskabet hæfter umiddelbart overfor skadelidte. Efter dansk lov eksisterer der allerede et sådant direkte krav, men direktivet vil afhjælpe situationen for danske skadelidte i andre EU-lande.
- udpeger alle forsikringsselskaber en skadesrepræsentant i hvert EU-land bemyndiget til at behandle skadessager.
- oprettes informationskontorer til at tage sig af såvel identifikation af den repræsentant, der er bemyndiget til at behandle skadessager, som identifikation af det ansvarlige forsikringsselskab og det køretøj, der er impliceret i uheldet.
- oprettes et erstatningsorgan i den besøgendes hjemland, der skal have til opgave at behandle besøgendes krav i sager, hvor forsikringsselskabet trækker sagen i langdrag eller hvis der på trods af kravet herom ikke er udpeget en repræsentant bemyndiget til at behandle skadessager i skadelidtes hjemland.

**2. Gældende dansk ret.**

I færdselslovens §§ 105-108 er der fastsat regler om pligten til at tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer og om forsikringsselskabets hæftelse og regres. Færdselslovens regler suppleres af bekendtgørelse nr. 1171 af 16. december 1992 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v. I denne bekendtgørelse er der fastsat nærmere regler om forsikringspligtens gennemførelse.

**3. Høring.**

Trafikministeriet har foretaget en høring af de berørte organisationer:

Rådet for Dansk Forsikring og Pension, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Automobilforhandlerforening, Danmarks Motor Union, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Forenede Danske Motorejere (FDM) og De Danske Bilimportører. **Følgende organisationer har ikke svaret:** Dansk Automobilforhandlerforening og Danmarks Motor Union. **Følgende organisationer har ingen bemærkninger til forslaget:**

De Danske Bilimportører og Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark. **Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:**

*Forenede Danske Motorejere (FDM)* udtaler, at FDM som forbruger- og bilistorganisation kun kan bifalde ethvert tiltag, der måtte forenkle og effektivisere den enkelte skadelidtes muligheder for at kræve og rent faktisk også opnå erstatning, som følge af færdselsuheld i udlandet. Det bemærkes videre, at FDM med særlig tilfredshed har konstateret, at der i hvert land skal oprettes informationskontorer, således at skadelidte på baggrund af kendskab til registreringsnummeret på skadevolders køretøj, kan få identificeret forsikringsselskabet. Det bemærkes hertil, at FDM alt for ofte har erfaret, at medlemmer har måttet opgive at gennemføre erstatningskrav, fordi modparten og dennes forsikringsselskab ikke har kunnet identificeres via registreringsnummeret. FDM betragter det også som en væsentlig forbedring af forbrugerens retsstilling, at man nu kan få udbetalt erstatning af et erstatningsorgan i tilfælde, hvor skadevolders forsikringsselskab trækker sagen i langdrag. *Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)* der i Danmark er "grønkortbureau", udtaler - også på vegne af Rådet for Dansk Forsikring og Pension - at det afgørende for direktivets anvendelsesområde er, at uheldet er sket uden for skadelidtes bopælsland, og at det skadevoldende køretøjs ansvarsforsikringsselskab befinder sig uden for skadelidtes bopælsland. "Er der tale om et udenlandsk motorkøretøj i relation til uheldslandet, er det en sædvanlig "grønkortskade", som i første række skal behandles af grønkortbureauet i uheldslandet." DFIM bemærker, at der er stor frihed ved udpegningen af skadesrepræsentanten, som eksempelvis også vil kunne være et grønkortbureau. Det bemærkes videre, at skadesrepræsentanten udbetaler erstatning i overensstemmelse med instrukserne fra det pågældende forsikringsselskab, hvorfor man næppe kan stille krav om, at han skal have grundigt kendskab til erstatningsreglerne i de øvrige lande. Ifølge DFIM vil opgaven som informationskontor for Danmark formentlig kunne varetages af DFIM under den forudsætning, at der opretholdes fuld adgang til oplysningerne i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Men "kravet om oplysning af policenumre må udgå, da oplysning om forsikringsselskab og forsikringstagers navn og adresse må være tilstrækkeligt til at kunne identificere forsikringsforholdet, idet køretøjets registreringsnummer er en forudsætning for hele informationsproceduren." DFIM anfører videre, at opgaven som erstatningsorgan formentlig vil kunne varetages af DFIM. Det bemærkes, at efter direktivet har erstatningsorganet i skadelidtes hjemland ret til refusion af erstatningsorganet i det land, hvor forsikringsselskabet har sit hjemsted. Sidstnævnte erstatningsorgan kan dog miste den videre regresadgang mod selskabet på grund af fejl begået af erstatningsorganet i skadelidtes hjemland. DFIM spørger, om det kan være hensigten. Endelig bemærker DFIM, at gennemførelsesfristen i national ret på 2 år formentlig vil volde vanskeligheder for de lande, der i modsætning til Danmark endnu ikke har etableret et centralt motorkøretøjsregister.

#### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.**

Forslaget vil medføre en ændring af færdselslovens regler om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer med henblik på at tilføje de forskellige funktioner/organer, som indføres med direktivet. Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.**

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

CBP

(Løbenr. 1326)