

Lovforslag nr. L 25. Fremsat den 5. oktober 2006 af justitsministeren (Lene Espersen)

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven

(Behandling af erstatningskrav efter færdselsuheld mv.)<sup>1)</sup>

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1079 af 14. november 2005, som ændret ved lov nr. 303 af 19. april 2006, § 21 i lov nr. 309 af 19. april 2006 og § 9 i lov nr. 538 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

1. I § 105, stk. 3, indsættes efter 2. pkt.:

»Justitsministeren kan med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv) foretage yderligere regulering af de i § 105, stk. 2, nævnte beløb.«

2. I § 107, stk. 1, indsættes efter »lovlige ansvarsforsikringer«: », og om forsikringsselskabers pligt til at udstede attester om erstatningskrav for skader, som berører et forsikret køretøj, eller om, at der ikke foreligger sådanne krav«.

3. I § 115 a, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »(fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«: »og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«, og i 2. pkt., ændres »omfattet af det i 1. pkt. nævnte direktiv« til:

»med henblik på at gennemføre de i 1. pkt. nævnte direktiver«.

4. I § 115 b, stk. 1, ændres »oplysninger om det skadevoldende køretøj og dets forsikringsforhold« til: »de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af skadesager«.

5. § 115 b, stk. 1, nr. 3, affattes således:

»3) skaden er sket i en medlemsstat i Den Europæiske Union eller i en ikkemedlemsstat, der har tilsluttet sig ordningen med grønne kort.«

6. I § 115 b, stk. 2, indsættes efter »(fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«: »og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«, og efter »informationskontorets virksomhed« indsættes: », herunder om, hvilke oplysninger der er omfattet af stk. 1,«.

#### § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EU-Tidende 2005, L 149, s. 14).

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv, herefter *direktivet*).

Medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at gennemføre direktivet senest den 11. juni 2007. Direktivet er trykt som bilag 2 til lovforslaget.

Direktivet indeholder bestemmelser, der forhøjer beskyttelsesniveauet for skadelidte ved færdselsuheld. Dansk lovgivning lever allerede på en række områder op til direktivets krav, og lovforslaget indeholder derfor kun de lovændringer, der er nødvendige for at kunne gennemføre de øvrige dele af direktivet.

Lovforslaget indeholder en række bestemmelser, der bemyndiger justitsministeren til ved bekendtgørelse nærmere at gennemføre regler med henblik på opfyldelse af direktivet. Vedtagelsen af lovforslaget vil derfor skulle følges op af en række ændringer i gældende bekendtgørelser.

Direktivets artikel 3 ændrer Rådets andet direktiv 88/357/EØF af 22. juni 1988 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed mv. (andet skadeforsikringsdirektiv). Ændringen indebærer, at et forsikringsselskab kan anvende sin filial eller et forsikringsdatterselskab i et andet medlemsland som skadesrepræsentant for den motoransvarsforsikringsvirksomhed, som selskabet udøver i det pågældende land som grænseoverskridende tjenesteydelsesvirksomhed. Direktivbestemmelsen nødvendiggør en ændring af § 31, stk. 9, i lov om finansiel virksomhed. Lov om finansiel virksomhed hører under økonomi- og erhvervsministerens ressort, og økonomi- og erhvervsministeren vil fremsætte et selvstændigt lovforslag til gennemførelse af direktivets artikel 3.

#### 2. Femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv

Formålet med direktivet er navnlig at forbedre beskyttelsen af skadelidte ved færdselsuheld. Med henblik herpå indeholder direktivet ændringer af de tidligere motorkøretøjsforsikringsdirektiver, der bl.a. skal medvirke til at skabe større klarhed om visse af definitionerne i de tidligere direktiver, samt løse problemer, der forekommer i praksis, med henblik på at sikre et mere effektivt indre marked for motorkøretøjsforsikring.

Direktivet efterfølger og ændrer de fire tidligere vedtagne motorkøretøjsforsikringsdirektiver: 72/166/EØF (første motorkøretøjsforsikringsdirektiv), 84/5/EØF (andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv), 90/232/EØF (tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv) og 2000/26/EF (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv), der alle er gennemført i dansk ret.

Direktivets hovedpunkter er:

- Den lovpligtige motorkøretøjsforsikring skal have en mindstedækning ved personskade på 1 mio. EUR pr. skadelidt eller 5 mio. EUR pr. uheld uanset antallet af skadelidte, og ved tingskade 1 mio. EUR pr. uheld uanset antallet af skadelidte. Kravet til mindstebeløbene reguleres hvert femte år i overensstemmelse med det europæiske forbrugerprisindeks.
- Forsikringstager skal fra forsikringsselskabet kunne rekvirere en skadesattest, der indeholder oplysninger om eventuelle erstatningskrav for skader, der berører det forsikrede køretøj, eller om at der ikke foreligger sådanne krav.
- Anvendelsesområdet for reglerne i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv om begrundet tilbud om erstatning eller begrundet afslag til skadelidte udvides til at gælde ethvert uheld forårsaget af et ansvarsforsikret motorkøretøj og til skader, der behandles af nationale forsikringsbureauer.
- Informationskontorerne i de enkelte medlemsstater forpligtes til at videregive flere oplysninger til en bredere kreds af fysiske og juridiske personer.
- Det skal ikke være muligt for en medlemsstat at kræve såkaldt grønt forsikringskort eller tegning

af grænseforsikring for udenlandske motorkøretøjer, der er undtaget fra kravet om en lovpligtig ansvarsforsikring. I stedet skal garantifonden i medlemsstaten, hvor køretøjet er hjemmehørende, udbetale erstatning, hvis sådanne køretøjer forvolder skade.

- Hvis garantifonden for ukendte og uforsikrede motorkøretøjer udbetaler erstatning for væsentlig personskade forvoldt af et ukendt køretøj, skal det ikke længere være muligt i samme sag at udelukke erstatning for tingsskade.
- Stikprøvekontrol af motorkøretøjers ansvarsforsikring skal gennemføres uden forskelsbehandling, og kontrollen må ikke udelukkende vedrøre spørgsmålet om overholdelse af forsikringspligten.
- Passagerer i motorkøretøjer skal ikke kunne undtages fra forsikringsdækning med den begrundelse, at de vidste eller burde vide, at føreren var påvirket af spiritus mv.
- En motorkøretøjersforsikring skal også dække personskade og tingsskade påført fodgængere, cyklister og andre ikkemotoriserede trafikanter.
- En motorkøretøjersforsikring skal være gældende i hele EU – også hvor et motorkøretøj i kortere eller længere perioder befinder sig i en anden medlemsstat.
- Det skal ikke være muligt at gøre en selvrisiko gældende over for skadelidte, og skadelidte skal kunne rette et direkte krav mod et forsikringselskab.
- Det skal heller ikke være muligt for garantifonden for ukendte eller uforsikrede motorkøretøjer at gøre en selvrisiko gældende over for skadelidte, når et uforsikret motorkøretøj forvolder tingskade.

## 2.1. Direktivbestemmelser, der medfører lovændringer

### 2.1.1. Mindstebeløb for person- og tingsskade mv.

#### 2.1.1.1. Direktivets indhold

Andet motorkøretøjersforsikringsdirektiv indeholder i artikel 1, stk. 2, et EU-retligt krav om, at en lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer skal have et dækningsomfang på mindst 350.000 ECU for personskader, når der kun er én skadelidte. Hvis der er flere skadelidte ved samme uheld, multipliceres dette beløb med antallet af skadelidte, idet der dog kan fastsættes et minimumsbeløb på 500.000 ECU, hvis der er flere skadelidte i samme uheld. Mindstebeløbet for tings-

skader er 100.000 ECU for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte.

I artikel 2 i femte motorkøretøjersforsikringsdirektiv forhøjes de EU-retlige krav til ansvarsforsikringers beløbsmæssige dækningsomfang, og der indføres en løbende regulering af erstatningsbeløbene.

De forhøjede krav indebærer, at en lovpligtig ansvarsforsikring ved personskade mindst skal give dækning for 1 mio. EUR pr. skadelidt eller 5 mio. EUR for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte. Ved tingsskade skal mindstedækningen være på 1 mio. EUR for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte.

For så vidt angår mindstedækningen for personskade giver direktivet således medlemsstaterne mulighed for at vælge mellem to forskellige modeller ved gennemførelsen af direktivet. Den ene model tillader en absolut beløbsmæssig begrænsning på 5 mio. EUR, mens beløbsbegrænsningen i den anden model er relativ, idet begrænsningen relateres til antallet af skadelidte.

Direktivet indfører endvidere en reguleringsmekanisme, der indebærer, at de i direktivet fastsatte mindstebeløb hvert femte år revideres i overensstemmelse med det europæiske forbrugerprisindeks (EICP), jf. Rådets forordning (EF) nr. 2494/95 af 23. oktober 1995 om harmoniserede forbrugerprisindekser. Beløbene forhøjes med den procentuelle ændring i indekset, der er sket i den femårige periode, og afrundes opad til nærmeste 10.000 EUR.

#### 2.1.1.2. Lovforslagets udformning

Det fremgår af færdselslovens § 105, stk. 2, at den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer skal dække personskade og tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

Efter lovens § 105, stk. 3, reguleres beløbene hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov nr. 373 af 28. maj 2003 om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 1 million delelige kronebeløb. For 2006 er mindstebeløbet for personskade 91 mio. kr. og for tingsskade 18 mio. kr.

De mindstebeløb, som er fastsat i færdselslovens § 105, stk. 2, lever således allerede op til de absolutte mindstebeløb i direktivet.

For så vidt angår personskade giver direktivet mulighed for alternativt at fastsætte en mindstedækning på 1 mio. EUR pr. skadelidt. En sådan mindstedækning vil kunne medføre højere erstatningsbeløb end efter færdselslovens § 105, stk. 2, hvis der i forbindelse

se med et færdselsuheld er mange skadelidte med personskade.

Forsikring & Pension har oplyst, at der ikke er forekommet færdselsuheld i Danmark, hvor den lovpligtige ansvarsforsikring ikke har kunnet dække alle krav om erstatning for personskade. Fastsættelse af en regel, der ville sikre en principielt ubegrænset dækning, ville endvidere medføre en fordyrelse af ansvarsforsikringerne til skade for forsikringstagerne, idet det vil være vanskeligere og dyrere for forsikringselskaberne at opnå genforsikringsdækning med ubegrænset dækning. Justitsministeriet finder på denne baggrund ikke, at der er behov for at foreslå en ændring af den gældende ordning, således at der fastsættes en mindstedækning for personskade, der er afhængig af antallet af skadelidte.

Forsikring & Pension har i øvrigt over for Justitsministeriet tilkendegivet, at der i forsikringsbranchen er almindelig enighed om, at såfremt det skulle forekomme, at en enkelt skade inden for rimelighedens grænse overstiger de gældende minimumsbeløb, vil selskaberne i samarbejde løse dette problem.

Det er således Justitsministeriets opfattelse, at de gældende krav til mindstedækning i færdselsloven er hensigtsmæssige, og at der ikke bør gennemføres krav om mindstedækning for personskade, der ville kunne medføre et i princippet ubegrænset erstatningsansvar for forsikringselskaberne. Justitsministeriet finder således, at der fortsat bør gælde en beløbsbegrænsning pr. forsikringsbegivenhed (ulykke) i relation til den lovpligtige ansvarsforsikrings dækningsomfang. Direktivet giver derfor ikke på dette punkt anledning til at foreslå ændringer af dansk lovgivning.

Den reguleringsmekanisme, der er fastlagt i færdselslovens § 105, stk. 3, afviger fra den i direktivet fastsatte, idet lovens regulering tager udgangspunkt i tilpasningsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og reguleringen finder sted hvert år. Reguleringen af beløbene i færdselsloven sker således ikke på samme måde som beløbene i direktivet.

Kravene til mindstedækningen er imidlertid efter dansk ret af en sådan størrelse, at de langt overstiger direktivets krav. Der er derfor umiddelbart ingen udsigt til, at færdselslovens mindstebeløb ikke vil opfylde direktivets krav.

Det er på den baggrund Justitsministeriets opfattelse, at den gældende reguleringsmekanisme bør videreføres uændret.

Med henblik på at tage højde for den – teoretiske – situation, at udviklingen i det europæiske forbrugerprisindeks alligevel skulle føre til højere mindstebeløb efter direktivet end efter gældende dansk ret, fore-

slås der i § 105, stk. 3, indført en hjemmel til administrativt at forhøje reguleringen. Denne bemyndigelse vil i givet fald kun blive udnyttet, hvis det er påkrævet for at opfylde direktivets krav.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1 (forslag til færdselslovens § 105, stk. 3), og bemærkningerne hertil.

### *2.1.2. Pligt til afgivelse af skadesattest til forsikringstager*

#### *2.1.2.1. Direktivets indhold*

Direktivets artikel 4, stk. 4, opstiller ved indsættelse af en ny bestemmelse i artikel 4b i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv et EU-retligt krav om, at en forsikringstager på ethvert tidspunkt skal kunne anmode om en erklæring (skadesattest) fra forsikringselskabet om eventuelle skader eller skadefri kørsel vedrørende det forsikrede køretøj. Skadesattesten skal omfatte de seneste fem år, og forsikringstageren skal modtage erklæringen inden 15 dage efter fremsættelse af anmodning herom.

Det fremgår af betragtning 19 i direktivets præambel, at baggrunden for bestemmelsen er, at en person, som ønsker at tegne en ny motorkøretøjsforsikring i et andet forsikringselskab, bør have mulighed for at kunne dokumentere sit ulykkes- og skadesforløb under en tidligere forsikringsaftale.

#### *2.1.2.2. Lovforslagets udformning*

Bestemmelsen i færdselslovens § 107, stk. 1, bemyndiger justitsministeren til at fastsætte regler om forsikringspligtens gennemførelse, herunder om forsikringselskabers pligt til at deltage i en gensidig hæftelsesordning i tilfælde af, at et ansvarsforsikringselskab ikke opfylder sine forfaldne erstatningsforpligtelser i henhold til tegnede lovpligtige ansvarsforsikringer.

Det foreslås, at bemyndigelsen udvides, så ministeren kan fastsætte nærmere regler om forsikringselskabernes pligt til at afgive attester om skader og skadefri kørsel. Det vil muliggøre, at der i bekendtgørelse nr. 585 af 9. juli 2002 om ansvarsforsikring for motor-køretøjer mv. vil kunne fastsættes regler om afgivelse af sådanne attester.

Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse af disse regler vil der blive fastsat en strafbestemmelse i bekendtgørelsen, hvorefter manglende overholdelse af fristen for levering af skadesattest vil kunne straffes med bøde. Denne regulering vil ske i medfør af færdselslovens § 118, stk. 8, hvorefter der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslag til færdselslovens § 107, stk. 1), og bemærkningerne hertil.

### 2.1.3. Udvidelse af pligten til at afgive begrundet tilbud

#### 2.1.3.1. Direktivets indhold

Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4, indeholder et EU-retligt krav om, at et forsikrings-selskab skal have skadebehandlingsrepræsentanter i alle andre medlemsstater end den, hvor selskabet er hjemmehørende. Skadebehandlingsrepræsentanterne behandler og afvikler skadesager vedrørende motorkøretøjer, der er forsikret af det selskab, som har udpeget repræsentanten. Der skal være tale om skader som følge af færdselsuheld i en anden medlemsstat end den, hvor skadelidte er bosat.

Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv stiller i artikel 4, stk. 6, endvidere krav til fremgangsmåden ved behandling af disse krav. Skadevolderens forsikrings-selskab eller skadebehandlingsrepræsentanten skal således senest 3 måneder efter fremsættelsen af et erstatningskrav give skadelidte et begrundet erstatningstilbud, hvis ansvaret ikke bestrides, og tabet er opgjort. Hvis kravet derimod afvises, eller kravet ikke er opgjort, skal skadelidte modtage et begrundet svar inden for samme tidsfrist.

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4 udvider ved indsættelse af nye bestemmelser i artikel 4e i tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv anvendelsesområdet for reglerne om begrundet tilbud. Det bestemmes, at reglerne om begrundet tilbud skal finde anvendelse i forbindelse med alle skader, som er forårsaget af et køretøj, der er dækket af en ansvarsforsikring og hjemmehørende i en EU- eller EØS-medlemsstat. Det betyder, at også f.eks. skader som følge af færdselsuheld, der sker i skadelidtes hjemland, vil være omfattet.

Reglerne om begrundet tilbud skal også finde anvendelse i forbindelse med skader, der kan behandles inden for rammerne af systemet med nationale forsikringsbureauer, som reguleret i artikel 2, stk. 2, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv. De nationale forsikringsbureauer behandler skadestilfælde, der forårsages af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat.

#### 2.1.3.2. Lovforslagets udformning

Det fremgår af § 15, stk. 1, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring, at skadebehandlingsrepræsentanter skal fremsætte et begrundet erstatningstilbud til en skadelidte, der er bosat i Danmark, og som i en anden

medlemsstat har været udsat for et færdselsuheld, hvis ansvaret ikke bestrides og tabet er opgjort. Det gælder dog ikke, hvis selskabet har fremsat et begrundet tilbud over for skadelidte inden fristens udløb.

I henhold til § 15, stk. 2, skal skadebehandlingsrepræsentanten inden for samme frist som i stk. 1 give et begrundet svar, hvis ansvaret afvises eller ikke er fastlagt, eller hvis skadelidtes krav ikke er endeligt opgjort. Dette gælder dog ikke, hvis selskabet er fremkommet med begrundet svar inden fristens udløb.

Overtrædelse af § 15 straffes efter § 24 med bøde.

Bekendtgørelsen indeholder ikke tilsvarende regler for andre skadesager vedrørende forsikrede motorkøretøjer eller skadesager, der behandles af de nationale forsikringsbureauer.

Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) er udpeget som dansk forsikringsbureau i henhold til første motorkøretøjsforsikringsdirektiv. Det fremgår af § 18, stk. 2 og 3, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., at DFIM som garantifond erstatter visse skader, der forvoldes af ukendte eller uforsikrede køretøjer.

Direktivet udvider som anført under punkt 2.1.3.1. anvendelsesområdet for reglerne om begrundet tilbud, så disse regler også skal anvendes i forbindelse med skader, der forårsages i skadelidtes hjemland af forsikrede køretøjer, og i forbindelse med de nationale forsikringsbureauers sagsbehandling. Det fremgår af betragtning 22 i direktivets præambel, at udvidelsen af anvendelsesområdet for reglerne om begrundet tilbud har til formål at øge beskyttelsen af alle ofre for ulykker forvoldt af motorkøretøjer.

Det foreslås på den baggrund, at bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 115 a, stk. 4, ændres, så justitsministeren med hjemmel heri kan udvide anvendelsesområdet for pligten til at afgive begrundet tilbud eller begrundet svar til skadelidte og således gennemføre de krav, som opstilles i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

Med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse vil den gældende strafbestemmelse i bekendtgørelsens § 24 blive ændret, således at den vil omfatte manglende overholdelse af fristen for fremsættelse af begrundet tilbud eller begrundet svar i samtlige tilfælde, hvor fristen fremover vil gælde. Tilpasning af strafbestemmelsen vil ske i medfør af færdselslovens § 118, stk. 8, hvorefter der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslag til færdselslovens § 115 a, stk. 4), og bemærkningerne hertil.

### 2.1.4. Informationskontorerne's pligt til at videregive relevante oplysninger

#### 2.1.4.1. Direktivets indhold

Tredje motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 5, stk. 1, opstiller et EU-retligt krav om, at personer, der er impliceret i færdselsuheld, hurtigst muligt skal have oplysning om navnet på de forsikringsselskaber, der dækker erstatningsansvaret for de relevante køretøjer.

Artikel 4, stk. 5, i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv udvider kravet om videregivelse af oplysninger. Det bestemmes således, at informationskontoret, der er åbnet eller godkendt i henhold til fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv (i Danmark DFIM), skal give de oplysninger, der er nævnt i dette direktiv, til enhver, der har været involveret i en færdselsulykke forårsaget af et forsikret køretøj. Dermed ophæves betingelsen om, at skaden skal være sket i et andet land end skadelidtes hjemland.

De oplysninger, der er nævnt i artikel 5 i fjerde motorkøretøjsforsikring er oplysninger om det relevante forsikringsselskabs navn og adresse, nummeret på forsikringspolice, navn og adresse på forsikringsselskabets skadebehandlingsrepræsentant i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, og ejerens, den sædvanlige førers eller den registrerede indehavers navn og adresse, hvis skadelidte har en berettiget interesse i at få disse oplysninger. Hvis køretøjet er undtaget fra forsikringspligten i henhold til artikel 4, litra a, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv, skal der endvidere gives oplysninger om navnet på den myndighed eller det organ, der er udpeget til at yde erstatning. Hvis køretøjet er undtaget i henhold til artikel 4, litra b, skal der gives oplysninger om navnet på det organ, der dækker køretøjet i det land, hvor det er hjemmehørende.

Det fremgår endelig af artikel 5, at behandlingen af personoplysninger skal finde sted i overensstemmelse med de nationale foranstaltninger, der er truffet i henhold til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 (persondatadirektivet).

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 5, stk. 4, indeholder yderligere en bestemmelse, der har til formål at lette skadelidtes, deres forsikringsselskabers eller deres juridiske repræsentanternes adgang til de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af skadesager. Der opstilles således et EU-retligt krav om, at disse oplysninger i relevant omfang skal foreligge i elektronisk form i et centralt register i hver medlemsstat og gøres tilgængelige for sagens parter, hvis de udtrykkeligt anmoder herom

De grundlæggende oplysninger må antages typisk at være oplysninger om køretøjs registreringsnummer, forsikringsforhold (selskab og policenummer), de involverede parternes navne og adresser, telefonnummer mv. og skadestedets adresse samt oplysningerne i politirapporten eller skadesanmeldelsen om det faktiske hændelsesforløb ved uheldet samt en skitse over uheldet. Det bemærkes, at der ikke vil blive tale om behandling af personnumre.

Bestemmelserne i direktivets artikel 4, stk. 5, og artikel 5, stk. 4, indebærer således, at DFIM skal videregive flere typer af oplysninger end efter de gældende direktivbestemmelser, oplysningerne skal videregives til en bredere kreds af fysiske og juridiske personer, og der opstilles endelig krav om, at oplysningerne i relevant omfang skal foreligge elektronisk i et centralt register.

#### 2.1.4.2. Lovforslagets udformning

Efter færdselslovens § 115 b stk. 1, opretter eller anerkender justitsministeren et informationskontor, der skal bistå med at skaffe oplysninger i forbindelse med færdselsuheld. Der kan i medfør af § 115 b, stk. 2, fastsættes nærmere regler om informationskontorets virksomhed med henblik på gennemførelse af fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

Det fremgår af § 21 i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., at DFIM er anerkendt som informationskontor.

Det følger af bekendtgørelsens § 22, at informationskontoret efter begæring fra en skadelidt skal give oplysninger om det relevante forsikringsselskabs navn og adresse, nummeret på forsikringspolice samt navn og adresse på skadebehandlingsrepræsentanten. Der skal i medfør af § 23 endvidere videregives oplysning om ejerens, den sædvanlige førers eller den registrerede indehavers navn og adresse, hvis skadelidte har en berettiget interesse i at få disse oplysninger. For visse køretøjer, der er undtaget fra pligten til at være dækket af en ansvarsforsikring, meddeler informationskontoret skadelidte navnet på den myndighed, der dækker skader forvoldt af køretøjet.

Adgangen til oplysninger fra informationskontoret er efter gældende dansk ret betinget af, at skaden er sket i et andet land end skadelidtes hjemland. Dette krav vil ikke kunne opretholdes.

For at gennemføre de udvidede krav i direktivet om videregivelse af oplysninger til en bredere kreds af juridiske og fysiske personer, foreslås det, at færdselslovens § 115 b, stk. 1, herunder nr. 3, og bemyndigelsesbestemmelsen i § 115 b, stk. 2, ændres, så der i be-

kendtgørelse om ansvarsforsikring kan fastsættes regler i overensstemmelse med direktivets krav.

For så vidt angår central registrering og videregivelse af grundlæggende oplysninger til sagens parter, jf. pkt. 2.1.4.1. ovenfor, vil der i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i § 115 b, stk. 2, blive fastsat regler om, at DFIM som informationskontor vil skulle indhente og registrere disse oplysninger og gøre dem tilgængelige i elektronisk form, i det omfang sagens parter udtrykkeligt anmoder om det. Det bemærkes, at det således ikke vil være relevant at indsamle og registrere oplysningerne centralt i de tilfælde, hvor der ikke fra sagens parter foreligger en anmodning herom.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 4, 5 og 6 (forslag til ændring af færdselslovens § 115 b, stk. 1 og 2), og bemærkningerne hertil.

### *2.1.5. Ophævelse af informationskontorets pligt til at indsamle oplysninger om grønne kort mv.*

#### *2.1.5.1. Direktivets indhold*

Første motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4, litra b, giver medlemsstaterne ret til at kræve, at føreren af et køretøj fra en anden medlemsstat er i besiddelse af et gyldigt grønt kort, eller at vedkommende ved indrejse tegner en grænseforsikring, hvis køretøjet er undtaget fra pligten til at være forsikret.

Denne ret for medlemsstaterne ophæves ved direktivets artikel 1, stk. 3, litra b, og der vil således ikke længere kunne stilles krav om besiddelse af grønt kort eller om tegning af grænseforsikring for køretøjer fra en anden EU-medlemsstat. Der henvises i øvrigt herom til pkt. 2.2.6.

Det fremgår af artikel 5, stk. 1, litra a, nr. 2, pkt. ii, i fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv, at informationskontorerne skal føre et register, som indeholder oplysninger om nummeret på det grønne kort eller på grænseforsikringspolice, hvis et køretøj er omfattet af et af disse dokumenter.

Denne bestemmelse ophæves ved direktivets artikel 5, stk. 3, idet registrets oplysninger vil være uden relevans, når medlemsstaterne ikke længere kan kræve besiddelse af grønt kort eller grænseforsikringspolice.

Et grønt kort er et internationalt forsikringsbevis, der udfærdiges af et nationalt forsikringssselskab. Udgangspunktet for ordningen med grønne kort er, at et køretøj fra et land, der er tilsluttet ordningen, skal kunne færdes i trafikken i et andet land, uden der skal tages en særskilt forsikring, der dækker skader i dette land. Ordningen omfatter skader, der forvoldes af et køretøj, som ikke er hjemmehørende i landet, hvor uheldet sker, uanset om skaden er sket i skadelidtes bopælsland eller i et andet land omfattet af ordningen.

#### *2.1.5.2. Lovforslagets udformning*

§ 21, stk. 2, nr. 3, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer bestemmer, at informationskontoret skal koordinere indsamling og formidling af oplysninger om nummeret på det grønne kort eller på grænseforsikringspolice for visse køretøjer, der er undtaget fra pligten til at være dækket af en ansvarsforsikring.

Direktivændringen i artikel 5, stk. 3, vil nødvendigvis gøre en ophævelse af bekendtgørelsens § 21, stk. 2, nr. 3, idet informationskontoret ikke længere skal indsamle de nævnte oplysninger.

Det foreslås på den baggrund, at bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 115 b, stk. 2, ændres, så der med hjemmel heri vil kunne foretages en ændring af bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. i overensstemmelse med direktivets krav.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 6 (forslag til færdselslovens § 115 b, stk. 2), og bemærkningerne hertil.

### *2.2. Direktivbestemmelser, der ikke kræver lovændringer, og bestemmelser, som kan gennemføres administrativt*

#### *2.2.1. Udstrækning af medlemsstaternes forpligtelse til at kræve forsikring af motorkøretøjer*

Medlemsstaterne har i medfør af artikel 3, stk. 1, i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv en EU-retlig forpligtelse til at sikre, at motorkøretøjer skal være dækket af en forsikring. Forpligtelsen for den enkelte medlemsstat omfatter køretøjer, der er hjemmehørende i medlemsstaten.

Det femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv indeholder en bestemmelse i artikel 1, der præciserer definitionen af det område, hvor et køretøj er hjemmehørende, og dermed præciserer de enkelte medlemsstaters forpligtelse i relation til fastsættelse af regler om forsikring af motorkøretøjer. Det bestemmes således, at et køretøj er hjemmehørende i den stat, hvis nummerplade det er forsynet med, uanset om der er tale om permanente eller midlertidige nummerplader, herunder grænse- og toldplader.

Det anføres i præambelbetragtning 4, at denne præcisering skal sikre imod fejlfortolkninger af bestemmelserne i første motorkøretøjsforsikringsdirektiv og gøre det lettere at forsikre køretøjer med midlertidige nummerplader.

Det følger af færdselslovens § 72, stk. 1, 1. pkt., at motorkøretøjer skal være registreret og forsynet med nummerplader, inden de tages i brug. Det følger endvidere af § 21 i bekendtgørelse nr. 880 af 23. august

## F. t. l. vedr. færdselsloven

2004 om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark, at der er mulighed for at registrere visse køretøjer midlertidigt på danske grænsenummerplader.

Færdselsloven stiller samtidig i § 105, stk. 1, krav om, at motorkøretøjer skal være dækket af en ansvarsforsikring, og forsikringsselskaber har som udgangspunkt pligt til at tegne forsikring på begæring af den forsikringspligtige, jf. færdselslovens § 107 og § 1 i bekendtgørelse om ansvarsforsikring.

Ved registreringen af et køretøj skal det endelig godtgøres, at der er tegnet en lovpligtig ansvarsforsikring for det pågældende køretøj, jf. § 5, stk. 1; i bekendtgørelse nr. 585 af 9. juli 2002 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv.

De gældende regler om registrering og forsikring af køretøjer indebærer således, at såvel køretøjer med permanente som midlertidige nummerplader skal være dækket af en ansvarsforsikring, og dansk ret lever således allerede op til de krav, som direktivet stiller.

### 2.2.2. Forsikringsdækning af tingsskade forvoldt af ukendte køretøjer

Andet motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 1, stk. 4, forpligter de enkelte medlemsstater til at oprette eller godkende et organ, der som minimum inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte personskade og tingsskade, som forvoldes af ukendte køretøjer. Det er dog muligt at undtage erstatning for tingsskade forvoldt af ukendte køretøjer. Dette er begrundet i hensynet til at modvirke forsikringssvind.

Denne undtagelsesmulighed indskrænkes ved artikel 2 i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv, idet garantifonden ikke længere uden videre skal kunne afslå erstatning for tingsskade forårsaget af et ukendt køretøj, hvis der i anledning af samme ulykke udbetales erstatning for væsentlig personskade. Det fremgår af betragtning 12 i direktivets præambel, at baggrunden for ændringen er, at de gældende bestemmelser i visse tilfælde kan forhindre, at der udbetales rimelig erstatning til skadelidte, der har været udsat for færdselsuheld, som har medført tingsskade.

Ændringen indebærer således, at tingsskade, der er forvoldt af et ukendt køretøj, skal dækkes af erstatningsorganet, hvis der i samme sag er udbetalt erstatning for væsentlig personskade. Direktivet giver mulighed for, at der i disse tilfælde kan fastsættes en selvrisiko for skadelidte på 500 EUR.

Det fremgår af direktivet, at det vil skulle afgøres efter national ret, om der er tale om væsentlig person-

skade. Det tilføjes, at der bl.a. kan tages hensyn til, om personskaden har nødvendiggjort hospitalsindlæggelse.

I medfør af færdselslovens § 107 er der ved bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer fastsat regler om garantifonden for ukendte og uforsikrede køretøjer, der er oprettet eller godkendt i medfør af andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv. Som dansk garantifond er udpeget Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikrings (DFIM).

Bekendtgørelsens § 18 indeholder regler om udbetaling af erstatning som følge af skader, der er forvoldt af ukendte og uforsikrede køretøjer. Det fremgår af § 18, stk. 2, at DFIM som garantifond erstatter personskade umiddelbart over for skadelidte som følge af uheld i Danmark, der må antages at være forvoldt af et ukendt motordrevet køretøj. DFIM udbetaler derimod ikke erstatning for tingsskade i sådanne tilfælde. Det gælder uanset, om der udbetales erstatning for personskade.

For at gennemføre direktivets krav foreslås det, at der administrativt fastsættes regler om, at DFIM skal erstatte tingsskade forvoldt af et ukendt motorkøretøj, når der samtidig udbetales erstatning for personskade.

De administrative regler forventes udformet således, at det ikke vil være en forudsætning for udbetaling af erstatning for tingsskade, at der udbetales erstatning for væsentlig personskade. Efter Justitsministeriets opfattelse ville et sådant væsentlighedskriterium kunne give anledning til vanskelige afgrænsningsproblemer. For DFIM vil det udgøre en administrativ lettelse, at man blot vil skulle konstatere, at der udbetales erstatning for personskade. Der skabes hermed en bedre retsstilling for skadelidte, end direktivet kræver. Direktivet udgør minimumsharmonisering.

Efter den gældende bestemmelse i § 18, stk. 3, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., er der ikke knyttet en selvrisiko for skadelidte til DFIM's erstatning af skader, der skyldes uheld i Danmark, forårsaget af et uforsikret motorkøretøj. På den baggrund er det Justitsministeriets opfattelse, at udbetaling af erstatning for tingsskade forårsaget af et ukendt motorkøretøj tilsvarende ikke bør være betinget af en selvrisiko for skadelidte.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at den nødvendige ændring af bekendtgørelsen vil kunne foretages med hjemmel i den gældende bemyndigelsesbestemmelse.



### 2.2.3. Dækning af skader forårsaget af motorkøretøjer uden nummerplader eller med falske eller ulovlige nummerplader

Det anføres i direktivets præambelbetragtning 5, at første motorkøretøjsforsikringsdirektiv medfører, at nationale forsikringsbureauer ofte er nødt til at tage stilling til de økonomiske konsekvenser af ulykker, som ikke har nogen forbindelse med den medlemsstat, hvor de er beliggende. Det skyldes, at køretøjer med falske eller ulovlige nummerplader er blevet betragtet som hjemmehørende i den medlemsstat, der har udstedt de originale nummerplader, uanset hvor et færdselsuheld er sket.

Det fastlægges på den baggrund i artikel 1 i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv, at et motorkøretøj uden nummerplader eller med falske eller ulovlige nummerplader skal anses som hjemmehørende i den medlemsstat, hvor køretøjet er impliceret i et uheld. Ændringen vil indebære, at garantifonden i det land, hvor et færdselsuheld finder sted, skal behandle skadesagen og betale evt. erstatning i stedet for garantifonden i det land, hvor de originale nummerplader oprindeligt blev udstedt.

Som det fremgår under pkt. 2.2.2. ovenfor, er DFIM anerkendt som dansk erstatningsorgan og garantifond.

DFIM kan i medfør af bekendtgørelsens § 18, stk. 3, som garantifond udbetale erstatning til skadelidte som følge af færdselsuheld i Danmark, der er forårsaget af motorkøretøjer, der ikke er omfattet af en ansvarsforsikring. Motorkøretøjer uden nummerplader eller med falske eller ulovlige nummerplader vil ikke være dækket af en ansvarsforsikring. Der foreligger således allerede i dansk ret hjemmel til, at DFIM kan udbetale erstatning for skader, der forvoldes af et uforsikret motorkøretøj, der ikke er forsynet med nummerplade eller er forsynet med falsk eller ulovlig nummerplade. Dansk ret lever således allerede op til det krav, som opstilles i direktivet.

### 2.2.4. Kontrol af motorkøretøjers ansvarsforsikring

Første motorkøretøjsforsikringsdirektiv indeholder i artikel 2, stk. 1, en bestemmelse om, at de enkelte medlemsstater ikke må føre kontrol med, at køretøjer fra andre medlemsstater er omfattet af en ansvarsforsikring. Det samme gælder i relation til køretøjer, der er hjemmehørende i andre lande, og som kører ind i en medlemsstat fra en anden medlemsstat. Der er dog tilladt at udføre stikprøvekontrol.

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 1, stk. 2, ændrer betingelserne for at foretage stikprøvekontrol, så en sådan skal foretages uden forskelsbehandling og som et led i en kontrol, der ikke alene an-

går forsikring. Det anføres i præambelbetragtning 6, at baggrunden for bestemmelsen er at lette fortolkningen og anvendelsen af betegnelsen »stikprøvekontrol«.

Efter færdselslovens § 76 kan skatteministeren fastsætte bestemmelser om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark. Der er fastsat regler herom i bekendtgørelse nr. 880 af 23. august 2004 om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark.

Det fremgår af bekendtgørelsens § 30, at kontrollen med, at udenlandske køretøjer under kørsel i Danmark overholder bl.a. kravet om at være omfattet af en ansvarsforsikring, skal gennemføres i form af stikprøvekontrol både ved grænsepassagen, og når køretøjerne er kommet ind i landet.

Direktivbestemmelsen giver anledning til en præcisering af bekendtgørelsens § 30, så det af bestemmelsen fremgår, at stikprøvekontrollen skal gennemføres som led i en generel kontrol, der ikke alene retter sig mod kravet om en lovpligtig ansvarsforsikring. Denne præcisering vil efter Justitsministeriets opfattelse kunne ske med hjemmel i den gældende bestemmelse i færdselslovens § 76.

### 2.2.5. Offentlige og private fysiske og juridiske personer, der er undtaget fra forsikringspligten

I første motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 3 stilles der krav om, at motorkøretøjer skal være dækket af en forsikring. Der er mulighed for at gøre undtagelse fra dette krav i medfør af direktivets artikel 4, litra a, bl.a. for bestemte offentlige eller private fysiske og juridiske personer.

Hvis denne undtagelsesmulighed udnyttes af en medlemsstat, stiller første motorkøretøjsforsikringsdirektiv samtidig krav om, at den pågældende medlemsstat sikrer, at de skader, der forvoldes i andre medlemsstater, bliver dækket.

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv udvider i artikel 1, stk. 3, litra a, medlemsstaternes forpligtelse til at sikre dækning for skader, der forvoldes af køretøjer, som tilhører fysiske og juridiske personer undtaget fra forsikringspligten. Udvidelsen indebærer en EU-retlig forpligtelse til at sikre, at også skader forvoldt på medlemsstatens eget territorium dækkes.

Det følger af færdselslovens § 109, at motordrevne køretøjer, der tilhører staten eller en kommune, er undtaget fra forsikringspligt efter § 105. Det skyldes, at staten og kommunerne kan være selvforsikrer. Justitsministeren kan træffe tilsvarende bestemmelse med hensyn til motordrevne køretøjer, der tilhører fremmede stater eller internationale organisationer. Denne hjemmel er ikke udnyttet.

Det fremgår af færdselslovens § 109, stk. 3, at staten eller den kommune, der ejer køretøjet, hæfter for erstatning i samme omfang som et forsikringsselskab, i hvilket der er tegnet ansvarsforsikring. Af § 2, stk. 2, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. følger, at en motorkøretøjsforsikring skal dække hele EU- og EØS-området. Hæftelsen er således ikke begrænset til skader, der sker i udlandet. Skadelidte vil således i samme omfang som i relation til motorkøretøjer, der er forsikret i et forsikringsselskab, kunne få erstattet tab, der er forårsaget her i landet af et køretøj, der tilhører staten eller en kommune.

Den gældende lovgivning opfylder dermed allerede direktivets krav.

#### *2.2.6. Visse typer af køretøjer, der er undtaget fra forsikringspligten*

Første motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4, litra b, giver medlemsstaterne mulighed for at gøre undtagelse fra kravet om ansvarsforsikring for bestemte arter af køretøjer (bl.a. visse landbrugsmaskiner) eller for køretøjer, der er forsynet med særligt kendemærke. I Danmark er denne mulighed ikke udnyttet.

Hvis en medlemsstat benytter sig af undtagelsesmuligheden, kan en anden medlemsstat kræve, at føreren et sådant køretøj ved kørsel i denne stat er i besiddelse af et gyldigt grønt kort, eller at han tegner en grænseforsikring. Der henvises til pkt. 2.1.5. ovenfor.

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv ophæver i artikel 1, stk. 3, litra b, retten for medlemsstaterne til at kræve et grønt kort eller tegning af grænseforsikring. I stedet indføres en forpligtelse til at sikre, at køretøjer, der i andre medlemsstater er undtaget fra forsikringskravet, behandles på samme måde som køretøjer, der ikke er forsikrede. Det indebærer, at erstatningsorganet i en medlemsstat skal erstatte skader, som forvoldes af køretøjer, der er i en anden medlemsstat er undtaget fra forsikringspligten.

Betragtning 8 i direktivets præambel begrundet ændringen med, at ophævelsen af den systematiske grænsekontrol inden for EU ikke gør det muligt at kontrollere, at køretøjer, der passerer grænsen, er forsikret. Der er derfor ikke længere garanti for erstatning til ofre for ulykker, der forårsages af sådanne køretøjer i udlandet.

Som det fremgår af pkt. 2.2.3. udbetaler DFIM som garantifond i medfør af § 18, stk. 3, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. erstatning til skadelidte som følge af færdselsuheld i Danmark, der er forårsaget af uforsikrede motorkøretøjer. Der kan således efter gældende ret udbetales erstat-

ning for skader, der er forvoldt af et udenlandsk køretøj, som er undtaget fra forsikringspligten i det EU-land, hvor køretøjet er hjemmehørende, og dansk ret opfylder således det krav, som opstilles i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

Bekendtgørelse nr. 880 af 23. august 2004 om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark indeholder imidlertid i § 2, stk. 3, en bestemmelse, hvorefter føreren af visse køretøjer, der er hjemmehørende i EU-lande, skal være i besiddelse af gyldigt internationalt grønt forsikringskort eller af en grænseforsikringspolice udstedt af DFIM. Dette krav kan ikke længere opretholdes, og bestemmelsen vil derfor blive ophævet i overensstemmelse med direktivets krav.

Ændringen vil blive gennemført i medfør af den gældende bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 76, hvorefter der kan fastsættes regler om benyttelse af udenlandske køretøjer i Danmark.

#### *2.2.7. Selvrisiko for skadelidte for tingsskade forvoldt af uforsikrede køretøjer*

Andet motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 1, stk. 4, forpligter de enkelte medlemsstater til at oprette eller godkende et organ, som mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingsskade og personskade, der forvoldes af ukendte køretøjer, eller køretøjer, der ikke er omfattet af en lovpligtig ansvarsforsikring. Der er mulighed for, at medlemsstaterne kan fastsætte en selvrisiko på op til 500 ECU, der kan gøres gældende over for skadelidte, der har lidt tingsskade som følge af uheld med uforsikrede køretøjer.

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv ophæver i artikel 2 muligheden for at fastsætte en selvrisiko for tingsskade forvoldt af uforsikrede køretøjer. Det begrundes med, at en sådan forringer beskyttelsen af skadelidte og skaber forskelsbehandling i forhold til skadelidte ved andre ulykker.

Det fremgår af § 18, stk. 3, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., at DFIM som garantifond erstatter skader, der skyldes uheld i Danmark, forårsaget af uforsikrede motorkøretøjer. Der er ikke i bestemmelsen fastsat regler om selvrisiko for skadelidte i forbindelse med tingsskade, og bestemmelsen opfylder således allerede det EU-retlige krav, som opstilles i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

#### *2.2.8. Betydningen af passagerers kendskab til førers spirituspåvirkning mv.*

Tredje motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 1, stk. 1, bestemmer, at en motorkøretøjsforsikring skal

dække ansvaret for personskade, der forvoldes på andre passagerer end føreren.

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4, stk. 1, præciserer denne bestemmelse, og stiller krav om, at passagerer ikke kan udelukkes fra forsikringsdækning med den begrundelse, at vedkommende vidste eller burde vide, at føreren af motorkøretøjet var spirituspåvirket eller påvirket af andre rusmidler på ulykkestidspunktet.

Det fremgår af præambelbetragtning 15, at passagerer normalt ikke i tilstrækkelig grad er i stand til at bedømme om en fører er spirituspåvirket. Det anføres i den forbindelse, at en målsætning om at tilskynde bilister til ikke at køre i bil under påvirkning af rusmidler ikke kan opnås ved at nedsætte forsikringsdækningen for passagerer, som lider skade ved ulykker. Det anføres endvidere, at det forhold, at skade på passagerer dækkes af køretøjets lovpligtige forsikring, er uden betydning for et eventuelt ansvar, som de kan ifalde i henhold til gældende national lovgivning, eller for størrelsen af den erstatning, der udredes ved en konkret ulykke. Den EU-retlige forpligtelse indebærer således, at en skadelidt ikke på forhånd skal kunne afskæres fra at kunne gøre et krav gældende over for et forsikringsselskab, hvorimod direktivet ikke regulerer spørgsmålet om, hvorvidt skadelidte har et erstatningskrav.

Efter færdselslovens § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forvolder ved færdselsuheld mv. Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan dog i medfør af stk. 2 nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsættligt har medvirket til skaden, og erstatningen for tingsskade kan i medfør af stk. 3, nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden. Efter § 105, stk. 1, skal erstatningskrav mod den ansvarlige være dækket af en ansvarsforsikring.

Færdselslovens § 101, stk. 1, omfatter også passagerer i motorkøretøjer, som pådrager sig skader i forbindelse med færdselsuheld. Passagerer er således – uanset eventuelt kendskab til en førers spirituspåvirkethed – dækket af den lovpligtige ansvarsforsikring og kan gøre et krav gældende over for motorkøretøjets forsikringsselskab. Stk. 2 og 3 giver mulighed for i det enkelte tilfælde at nedsætte erstatningen eller lade erstatningen bortfalde på grund af egen skyld eller accept af risiko.

Som følge af, at direktivet alene regulerer det forhold, at skadelidte skal kunne gøre krav gældende over for forsikringen, når der foreligger et erstatnings-

krav, og ikke det erstatningsretlige spørgsmål om, hvorvidt skadelidte har et krav, lever dansk ret således op til direktivets krav.

#### 2.2.9. Forsikringens dækningsomfang i forhold til fodgængere og cyklister mv.

Som nævnt i pkt. 2.2.8. opstiller tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv i artikel 1, stk. 1, et EU-retligt krav om, at en motorkøretøjsforsikring skal dække ansvaret for personskader på bl.a. passagerer i et køretøj.

Med det femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4, stk. 2, udvides det EU-retlige krav til motorkøretøjsforsikringens dækningsomfang, idet forsikringen også skal dække personskade og tingsskade påført fodgængere, cyklister og andre ikkemotoriserede trafikanter.

Det anføres i præambelbetragtning 16, at bestemmelsen ikke foregriber spørgsmålet om hæftelsen for eller størrelsen af den erstatning, der udredes ved en konkret ulykke i henhold til national lovgivning. Heller ikke på dette punkt regulerer direktivet således spørgsmålet om, hvorvidt en skadelidt har et erstatningskrav som følge af uheldet.

Ansvaret for skader forvoldt af motordrevne køretøjer på fodgængere og cyklister mv. omfatter efter gældende dansk ret såvel personskade som tingsskade, jf. færdselslovens § 101, stk. 1, og der er ifølge færdselslovens § 105, stk. 1, krav om, at erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab.

Som følge af, at direktivbestemmelsen ikke regulerer spørgsmål om erstatningsansvar, men udelukkende dækningsomfanget for en lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer, opfylder de gældende regler i færdselsloven således de EU-retlige krav, der stilles med direktivet.

#### 2.2.10. Forsikringens dækningsomfang i relation til køretøjer, der benyttes i en anden medlemsstat

Det tredje motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 2 bestemmer, at en lovpligtig ansvarsforsikring skal dække skader på hele Fællesskabets område. Forsikringsdækningen skal gives i henhold til lovgivningen i de enkelte medlemsstater, eller i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor køretøjet er hjemmehørende, hvis denne dækning er større.

Femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv indeholder i artikel 4, stk. 3, en udvidelse af dette krav. Der opstilles således et yderligere EU-retligt krav om, at den lovpligtige ansvarsforsikring også skal dække skader i perioder, hvor køretøjer befinder sig i en anden medlemsstat. Det vil således ikke være tilstrækkeligt, at forsikringen – formelt – dækker skader, der forvoldes

i udlandet. Forsikringen skal også forblive i kraft, når det forsikrede køretøj befinder sig uden for det land, hvor det er hjemmehørende.

Baggrunden for direktivbestemmelsen er ifølge præambelbetragtning 17 at forhindre, at forsikrings-selskaber i deres forsikringsbetingelser indfører klausuler om, at forsikringsaftalen bortfalder, hvis køretøjet i længere tid befinder sig uden for den medlemsstat, hvor det er indregistreret.

Det fremgår af færdselslovens § 105, stk. 4, at justitsministeren kan fastsætte regler om, i hvilket omfang forsikringen skal dække skader forvoldt i udlandet.

I bekendtgørelse om ansvarsforsikring er det i § 2, stk. 2, bestemt, at den lovpligtige ansvarsforsikring skal dække hele Den Europæiske Unions og Det Europæiske Samarbejdsområdes område på grundlag af betaling af en enkelt præmie. Forsikringen skal give den dækning, der følger af lovgivningen i en given medlemsstat, eller den dækning, der kan kræves efter dansk lovgivning, hvis denne dækning er større.

Det fremgår ikke udtrykkeligt af bestemmelsen, at forsikringen også skal dække perioder, hvor det forsikrede køretøj befinder sig i en anden medlemsstat. Denne præcisering vil blive foretaget ved en ændring af bekendtgørelsen, så det udelukkes, at der i forsikringspolicer kan fastsættes vilkår om, at forsikringsaftalen bortfalder, hvis køretøjet i længere tid befinder sig uden for Danmark. Denne præcisering vil efter Justitsministeriets opfattelse kunne ske med hjemmel i den nuværende bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 105, stk. 4.

#### *2.2.11. Stedet for risikoens beståen i relation til importerede motorkøretøjer*

Artikel 1, stk. 4, i andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv opstiller en EU-retlig forpligtelse for de enkelte medlemsstater til at oprette eller godkende et organ, som skal erstatte skader, der forvoldes af køretøjer uden ansvarsforsikring.

Hvis et køretøj føres fra én medlemsstat til en anden, typisk ved privatimport, og i bestemmelseslandet er involveret i et færdselsuheld, inden der er tegnet en forsikring, medfører andet motorkøretøjsforsikringsdirektiv, at erstatningsorganet i oprindelsesstaten vil skulle erstatte skader, der er en følge af uheldet. Det skyldes, at risikoen anses for at bestå i oprindelsesstaten.

I femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4, stk. 4, ændres stedet for risikoens beståen i de tilfælde, hvor køretøjer sendes fra én medlemsstat til en anden. Stedet for risikoens beståen skal i stedet være den

modtagende medlemsstat i 30 dage fra det tidspunkt, hvor køberen har fået køretøjet leveret, selv om køretøjet ikke formelt er registreret. Ændringen indebærer, at garantifonden i den modtagende medlemsstat (i Danmark DFIM) i den anførte periode vil skulle erstatte eventuelle skader, der forvoldes af de pågældende uforsikrede køretøjer. Skader, der forvoldes efter udløbet af tredivedagesperioden vil, hvis forsikring fortsat ikke er tegnet, skulle erstattes af garantifonden i køretøjets oprindelsesland.

Som beskrevet i pkt. 2.2.7. erstatter DFIM i medfør af § 18, stk. 3, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring skader, som er en følge af uheld i Danmark, der er forvoldt af et uforsikret motorkøretøj. Bestemmelsen giver således allerede mulighed for at udbetale erstatning i de tilfælde, der kræves i henhold til direktivet, og bestemmelsen lever således allerede op til det EU-retlige krav, der følger af direktivets artikel 4, stk. 4, vedrørende importerede motorkøretøjer.

Finanstilsynet har imidlertid oplyst, at direktivbestemmelsen vil nødvendiggøre en ændring af reglen om risikoens beliggenhed i § 2 i bekendtgørelse nr. 490 af 7. juni 1994 om overdragelse af danske forsikringsselskabers forsikringsbestande tegnet ved fri etableringsret eller fri tjenesteydelsesvirksomhed.

Finanstilsynet har oplyst, at ændringen vil blive gennemført ved udstedelse af ny bekendtgørelse med hjemmel i § 42 i lov om finansiel virksomhed.

#### *2.2.12. Forbud mod at gøre selvrisiko gældende over for skadelidte*

Direktivet fastsætter i artikel 4, stk. 4, endvidere et EU-retligt krav om, at forsikringsselskaber ikke må gøre en selvrisiko gældende over for skadelidte, der har været impliceret i uheld forårsaget af et forsikret motorkøretøj. Bestemmelsen skal sikre en passende beskyttelse af skadelidte ved ulykker, hvor motorkøretøjer er impliceret.

Bekendtgørelse om ansvarsforsikring bestemmer i § 3, stk. 3, at det ikke mellem forsikringsselskabet og forsikringstageren kan aftales, at skadelidte helt eller delvist skal bære risikoen for de skader, der hører under forsikringen, og den gældende lovgivning lever således allerede op til det nye krav, der stilles i direktivet.

#### *2.2.13. Skadelidtes mulighed for at rette et direkte krav mod forsikringsselskabet*

Direktivet fastsætter yderligere i artikel 4, stk. 4, et EU-retligt krav om, skadelidte skal kunne rejse et direkte krav mod skadevolderens forsikringsselskab.

Dette krav gælder allerede i henhold til fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 3, men heri er

kravet begrænset til ulykker, der indtræffer i en anden medlemsstat end skadelidtes bopælsstat. Den nye direktivbestemmelse udvider således det EU-retlige krav til at omfatte enhver ulykke forvoldt af motorkøretøjer inden for EU/EØS. Baggrunden for udvidelsen er ifølge præambelbetragtning 21, at det er af væsentlig betydning for skadelidte at have mulighed for at rette et sådant direkte krav mod et forsikringsselskab.

Det fremgår af § 3, stk. 1, i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., at forsikringsselskaber skal tegne ansvarsforsikringer således, at ethvert forsikringsansvar i forhold til skadelidte påhviler selskabet. Bekendtgørelsen sikrer således med sin nuværende udformning, at en skadelidte kan rette et erstatningskrav direkte mod et køretøjs ansvarsforsikringsselskab, uanset om skaden sker her i landet eller i udlandet, og den gældende bestemmelse opfylder derfor det krav, som opstilles i direktivet.

### 2.3. Betydningen af udpegning af skadebehandlingsrepræsentant

Det fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv indeholder i artikel 4 regler om udpegning af skadebehandlingsrepræsentanter i andre medlemslande. Sådanne skadebehandlingsrepræsentanter er bemyndiget til at behandle skadesager for de udpegende forsikringsselskabers regning.

Det følger af artikel 4, stk. 8, at udpegning af en skadebehandlingsrepræsentant ikke i sig selv kan betragtes som oprettelse af et agentur eller en filial i henhold til artikel 1, litra b), i direktiv 92/49/EØF (tredje skadesforsikringsdirektiv), og skadebehandlingsrepræsentanten betragtes ikke som et etableret forretningssted i henhold til artikel 2, litra c), i direktiv 88/357/EØF (andet skadesforsikringsdirektiv) eller et forretningssted i henhold til Bruxelles-konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager (EF-Domskonventionen).

Bestemmelsen i artikel 4, stk. 8, ændres med det femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv. Ændringen består i, at henvisningen til Bruxelles-konventionen kun opretholdes i relation til Danmark, hvorimod der i relation til de øvrige medlemslande henvises til forordning nr. 44/2001 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I-forordningen).

Baggrunden for direktivændringen er, at Bruxelles-konventionen er blevet afløst af Bruxelles I-forordningen, der som følge af det danske forbehold vedrørende retlige og indre anliggender imidlertid ikke er

bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark. I forholdet mellem Danmark og de øvrige EU-medlemsstater gælder således fortsat Bruxelles-konventionen, og henvisningen til konventionen opretholdes derfor for Danmarks vedkommende. Fællesskabet og Danmark har den 19. oktober 2005 underskrevet en såkaldt parallelaftale, hvorefter Danmark på mellemstatsligt grundlag bliver tilknyttet Bruxelles I-forordningen. Justitsministeriet vil i denne folketingssamling fremsætte lovforslag om de nødvendige lovændringer. Såfremt lovforslaget vedtages, og Danmark herefter ratificerer parallelaftalen, vil henvisningen til Bruxelles-konventionen miste sin betydning i forholdet mellem Danmark og de øvrige EU-lande.

Direktivændringen berører ikke princippet om, at udpegelsen af en skadebehandlingsrepræsentant ikke i sig selv kan betragtes som et forretningssted i henhold til Bruxelles-konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager. Der er således ikke anledning til at foretage lovændringer som følge af direktivbestemmelsen.

### 3. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser mv.

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet af betydning.

Som anført ovenfor vil vedtagelse af lovforslaget skulle følges op af en række administrative ændringer i gældende bekendtgørelser med henblik på opfyldelse af de nye EU-retlige krav. Dette omfatter bl.a. fastsættelse af regler om forsikringsselskabernes pligt til at afgive attester til forsikringstager om skader og skadefri kørsel (pkt. 2.1.2. ovenfor), regler om udvidelse af anvendelsesområdet for pligten til at afgive begrundet tilbud, således at også f.eks. skader som følge af færdselsuheld, der sker i skadelidtes hjemland, vil være omfattet (pkt. 2.1.3. ovenfor) og regler om udvidelse af informationskontorenes (i Danmark DFIM's) pligt til at videregive relevante oplysninger til personer, der er impliceret i færdselsuheld, og om registrering af sådanne oplysninger (pkt. 2.1.4. ovenfor).

De nævnte regler, der tilsigter at forhøje beskyttelsesniveauet for skadelidte ved færdselsuheld, skønnes at ville have visse negative administrative konsekvenser for erhvervslivet. Reglerne vil omvendt have positive administrative konsekvenser for borgerne.

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF,

88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, jf. EU-Tidende 2005, L 149, s. 14.

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Opfølgende administrativ ophævelse af forpligtelsen til at føre register over grønne kort og grænseforsikringspolicer	De forudsatte opfølgende administrative ændringer forventes at ville have visse negative konsekvenser
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	De opfølgende administrative ændringer vil indebære et forhøjet beskyttelsesniveau for skadelidte ved færdselsuheld i EU	Ingen
Forholdet til EU-retten	Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EU-Tidende 2005, L 149, s. 14)	

#### 4. Høring

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende organisationer mv.:

Præsidenterne for Østre og Vestre Landsret, Sø- og Handelsretten, Københavns Byret samt retterne i Århus, Odense, Ålborg og Roskilde, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Politidirektøren i København, Foreningen af Politimestre i Danmark, Advokatrådet, Amdradsforeningen, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Business Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Invalideorganisationer, Forbrugerrådet, Forende Danske Motorejere, Forsikring &

Pension, Frederiksberg Kommune, HTS-A, HTSI, Kommunernes Gensidige Forsikringselskab, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, NOAH-Trafik, Storkøbenhavns Taxinævn, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Til nr. 1 (færdselslovens § 105, stk. 3)

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 105, stk. 3, reguleres mindstebeløbene for den lovplichtige ansvarsforsikrings dækningsomfang hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov nr. 373 af 28. maj 2003 om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 1 million delelige kronebeløb. For 2006 er mindstebeløbet for personskade 91 mio. kr. og for tingsskade 18 mio. kr.

Det foreslås, at der i bestemmelsen indsættes en bemyndigelse til justitsministeren, hvorefter der vil kunne foretages yderligere regulering af erstatningsbeløbene i færdselslovens § 105, stk. 2, med henblik på at gennemføre femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv. Direktivets mindstebeløb udgør 5 mio. EUR for personskade og 1 mio. EUR for tingsskade, svarende til henholdsvis ca. 37,5 mio. kr. og ca. 7,5 mio. kr.

Der vil kun være anledning til at udnytte bemyndigelsen, hvis direktivets mindstebeløb efter regulering i henhold til det europæiske forbrugerprisindeks (EICP), jf. Rådets forordning (EF) nr. 2494/95 af 23. oktober 1995 om harmoniserede forbrugerprisindekser, på et tidspunkt måtte nødvendiggøre en supplerende regulering af færdselslovens mindstebeløb ud over den gældende reguleringsmekanisme.

Den foreslåede bestemmelse tilsigter at gennemføre dele af artikel 2 i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv i dansk ret.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.

Til nr. 2 (færdselslovens § 107, stk. 1)

Forslaget indebærer, at justitsministeren administrativt vil kunne fastsætte regler om forsikringssselskabernes pligt til at udstede skadesattester om erstatningskrav fra tredjemand for skader, der berører et forsikret køretøj, eller om, at der ikke foreligger sådanne krav.

Det er således hensigten at fastsætte en bestemmelse i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., der forpligter forsikringssselskaber til på begæring fra en forsikringstager at udstede en skadesattest vedrørende den anmodendes lovpligtige motorkøretøjsforsikring. Skadesattesten skal indeholde oplysning om erstatningskrav fra tredjemand for skader, der har relation til det forsikrede køretøj, eller hvis der ikke foreligger sådanne krav, oplysning herom. Attesten skal angå en periode på fem år forud for dens udstedelse. Forsikringstager skal modtage attesten inden 15 dage fra anmodningen.

Det er endvidere hensigten i medfør af færdselslovens § 118, stk. 8, at fastsætte regler om straf i form af bøde for overtrædelse af de administrativt fastsatte bestemmelser.

Den foreslåede bestemmelse tilsigter at gennemføre dele af femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4, stk. 4, i dansk ret.

Der henvises til pkt. 2.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3 (færdselslovens § 115 a, stk. 4)

Det foreslås at ændre den nuværende bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 115 a, stk. 4, så bestemmelsen også med henblik på at gennemføre femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv vil give justitsministeren mulighed for at fastsætte nærmere regler om udbetaling af erstatning fra erstatningsorganet, om erstatningsorganets virksomhed samt om forsikringssselskabers og skadebehandlingsrepræsentanters behandling af erstatningskrav.

Det er hensigten i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., at udvide anvendelsen af begrundede tilbud og begrundede svar. Der vil således blive fastsat regler om afgivelse af begrundet tilbud og begrundet svar i forbindelse med færdselsuheld forårsaget af alle ansvarsforsikrede køretøjer. Det er endvidere hensigten at fastsætte regler om begrundet tilbud ved behandling af erstatningssager i henhold til bekendtgørelsens § 18, så der også skal gives begrundet tilbud inden for 3 måneder i de tilfælde, hvor DFIM som garantifond erstatter skader, der forvoldes af ukendte eller uforsikrede motorkøretøjer. Strafbestemmelsen i bekendtgørelsen vil blive udvidet tilsvarende.

Den foreslåede bestemmelse tilsigter at gennemføre dele af femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4 i dansk ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4 (færdselslovens § 115 b, stk. 1)

Forslaget indebærer, at DFIM som informationskontor vil få mulighed for at indsamle og videregive de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af skadesager, jf. femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 5, stk. 4. Den gældende bestemmelse i § 115 b, stk. 1, omfatter alene oplysninger om det skadevoldende køretøj og dets forsikringsforhold.

De grundlæggende oplysninger må antages typisk at være oplysninger om køretøjers registreringsnummer, forsikringsforhold (selskab og policenummer), de involverede parters navne og adresser, telefonnummer mv. og skadestedets adresse samt oplysningerne i politirapporten eller skadesanmeldelsen om det faktiske hændelsesforløb ved uheldet samt en skitse over uheldet. Det bemærkes, at der ikke vil blive tale om behandling af personnumre.

Lovforslagets § 1, nr. 6, indeholder en ændring af bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 115 b, stk. 2. Efter forslaget vil justitsministeren kunne

## F. t. l. vedr. færdselsloven

fastsætte nærmere regler om, hvilke oplysninger der er omfattet af § 115 b, stk. 1.

Til nr. 5 (færdselslovens § 115 b, stk. 1, nr. 3)

Forslaget indebærer, at informationskontorets opgave med at bistå skadelidte med oplysninger om forsikringsforhold mv. ikke længere vil være betinget af, at skaden er sket i en anden medlemsstat end skadelidtes hjemland. Også personer med bopæl her i landet vil således fremover kunne rette henvendelse til DFIM som informationskontor i forbindelse med skader, der sker i Danmark.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6 (færdselslovens § 115 b, stk. 2)

Det foreslås at ændre den nuværende bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 115 b, stk. 2, så bestemmelsen også med henblik på at gennemføre femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv vil give justitsministeren mulighed for at fastsætte nærmere regler om informationskontorets virksomhed, samt om forsikringsselskabers og skadebehandlingsrepræsentanters pligt til at give oplysninger til informationskontorerne i Danmark og de øvrige EU-medlemsstater.

Det er hensigten at ophæve bestemmelsen i § 21, stk. 2, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 585 af 9. juli 2002 ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., så DFIM som informationskontor ikke længere skal koordinere indsamling og formidling af oplysninger om nummeret på det grønne kort eller på grænseforsikringspolitien for visse køretøjer fra EU-lande, der er undtaget fra pligten til at være omfattet af en forsikring.

Det er endvidere hensigten at ændre bestemmelserne i bekendtgørelsens §§ 22 og 23, så informationskontorets pligt til at videregive oplysninger udvides til sager, hvor skaden er sket i skadelidtes hjemland. Informationskontorets pligt til at afgive oplysninger vil endvidere blive udvidet både i relation til den personkreds, der har krav på oplysninger, og i relation til de

typer af oplysninger, som skal videregives, jf. herved lovforslagets § 1, nr. 4 (ændring af færdselslovens § 115 b, stk. 1). Endelig vil der blive fastsat regler om, i hvilket omfang oplysningerne skal foreligge i elektronisk form.

Videregivelsen af personoplysninger skal efter fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv ske i overensstemmelse med nationale regler, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse af behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, hvilket for Danmarks vedkommende vil sige lov om behandling af personoplysninger (persondataloven). De samme regler vil finde anvendelse i forbindelse med videregivelse af oplysninger i henhold til reglerne i femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

Det anførte indebærer bl.a., at persondatalovens materielle behandlingsregler i §§ 6-8 finder anvendelse ved informationskontorets behandling af oplysninger. I de tilfælde, hvor der undtagelsesvis kan blive tale om overførsel af oplysninger til tredjelande, skal det ske i overensstemmelse med persondatalovens regler herom.

Lovforslaget tilsigter at gennemføre dele af femte motorkøretøjsforsikringsdirektivs artikel 4 og 5.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.4. og 2.1.5. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Justitsministeren kan efter lovens ikrafttræden administrativt fastsætte regler i medfør af de foreslåede bestemmelser i færdselslovens §§ 107, stk. 1, 115 a, stk. 4, og 115 b, stk. 2. Disse regler vil alene omfatte anmodninger og skader, der fremsættes henholdsvis indtræder efter disse administrative reglers ikrafttræden.



## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

## § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1079 af 14. november 2005, som ændret ved lov nr. 303 af 19. april 2006, § 21 i lov nr. 309 af 19. april 2006 og § 9 i lov nr. 538 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

## § 105. ---

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* De i § 105, stk. 2, nævnte beløb reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 1 million delelige kronebeløb. Justitsministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.

*Stk. 4. ---*

§ 107, Justitsministeren fastsætter bestemmelser om forsikringspligtens gennemførelse, herunder om forsikringsselskabers pligt til at deltage i en gensidig hæftelsesordning i tilfælde af, at et ansvarsforsikringsselskab ikke opfylder sine forfaldne erstatningsforpligtelser i henhold til de tegnede lovpligtige ansvarsforsikringer.

*Stk. 2-4. ---*

1. I § 105, stk. 3, indsættes efter 2. pkt.:

»Justitsministeren kan med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv) foretage yderligere regulering af de i § 105, stk. 2, nævnte beløb.«

2. I § 107, stk. 1, indsættes efter »lovpligtige ansvarsforsikringer«: », og om forsikringsselskabers pligt til at udstede attester om erstatningskrav for skader, som berører et forsikret køretøj, eller om, at der ikke foreligger sådanne krav«.

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 115 a. ---

## Stk. 2-3. ---

*Stk. 4.* Justitsministeren kan med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 (fjerde motor-køretøjsforsikringsdirektiv) fastsætte nærmere regler om udbetaling af erstatning fra erstatningsorganet og om erstatningsorganets virksomhed. Justitsministeren kan endvidere fastsætte nærmere regler om forsikringsselskabers og skadebehandlingsrepræsentanternes behandling af erstatningskrav omfattet af det i 1. pkt. nævnte direktiv.

§ 115 b. Justitsministeren opretter eller anerkender et informationskontor, der efter en skade forvoldt af et motordrevet køretøj bistår med at skaffe oplysninger om det skadevoldende køretøj og dets forsikringsforhold, hvis skadelidte er bosat i Danmark, køretøjet er forsikret eller hjemmehørende i Danmark eller skaden er sket i Danmark. Dette gælder dog kun, hvis

- 1) skadelidte er bosat i en medlemsstat i Den Europæiske Union,
- 2) køretøjet er forsikret og hjemmehørende i en medlemsstat i Den Europæiske Union og
- 3) skaden er sket i en anden medlemsstat i Den Europæiske Union end den, hvor skadelidte er bosat, eller i en ikkemedlemsstat, der har tilsluttet sig ordningen med grønne kort.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 (fjerde motor-køretøjsforsikringsdirektiv) fastsætte nærmere regler om informationskontorets virksomhed samt om forsikringsselskabers og skadebehandlingsrepræsentanternes pligt til at give oplysninger til det i stk. 1 nævnte informationskontor og til informationskontorer i andre medlemsstater i Den Europæiske Union.

3. I § 115 a, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »(fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«: »og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«, og i 2. pkt., ændres »omfattet af det i 1. pkt. nævnte direktiv« til: »med henblik på at gennemføre de i 1. pkt. nævnte direktiver«.

4. I § 115 b, stk. 1, ændres »oplysninger om det skadevoldende køretøj og dets forsikringsforhold« til: »de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af skadesager«.

5. § 115 b, stk. 1, nr. 3, affattes således:

- 3) skaden er sket i en medlemsstat i Den Europæiske Union eller i en ikkemedlemsstat, der har tilsluttet sig ordningen med grønne kort.

6. I § 115 b, stk. 2, indsættes efter »(fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«: »og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv)«, og efter »informationskontorets virksomhed« indsættes: », herunder om, hvilke oplysninger der er omfattet af stk. 1,«.

**Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF  
af 11. maj 2005**

**om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 47, stk. 2; første og tredje punktum, artikel 55 og artikel 95, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,<sup>1)</sup>

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,<sup>2)</sup>

efter proceduren i traktatens artikel 251,<sup>3)</sup> og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ansvarsforsikring for motorkøretøjer (motorkøretøjsforsikring) er af særlig betydning for Europas borgere, uanset om de er forsikringstagere eller ofre for en ulykke. Den har ligeledes en væsentlig betydning for forsikringsselskaberne, da den udgør den største del af skadesforsikringsmarkedet i Fællesskabet. Motorkøretøjsforsikring har også indflydelse på fri bevægelighed for personer og køretøjer. Det bør derfor være en væsentlig prioritet for Fællesskabet på området for finansielle tjenesteydelser at styrke og konsolidere det indre marked for motorkøretøjsforsikring.

(2) Der er allerede taget væsentlige skridt i denne retning med Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse,<sup>4)</sup> Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer,<sup>5)</sup> Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer,<sup>6)</sup> g Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 om indbyr-

des tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (fjerde motorkøretøjsforsikrings direktiv).<sup>7)</sup>

(3) Fællesskabets ordning for motorkøretøjsforsikringer bør ajourføres og forbedres. Dette behov er blevet bekræftet af resultaterne af en høring af erhvervslivet, forbrugerne og de skadelidtes organisationer.

(4) For at undgå eventuelle fejlfortolkninger af bestemmelserne i direktiv 72/166/EØF og gøre det lettere at forsikre køretøjer med midlertidige nummerplader bør definitionen af det område, hvor et køretøj er hjemmehørende, udtrykkelig omfatte den stat, hvis nummerplader køretøjet er forsynet med, uanset om nummerpladerne er permanente eller midlertidige.

(5) I overensstemmelse med direktiv 72/166/EØF er køretøjer med falske eller ulovlige nummerplader blevet betragtet som hjemmehørende i den medlemsstat, der har udstedt de originale nummerplader. Som følge af denne regel er nationale forsikringsbureauer ofte nødt til at tage stilling til de økonomiske konsekvenser af ulykker, som ikke har nogen forbindelse med den medlemsstat, hvor kontorerne er beliggende. Uden at ændre det almindelige kriterium, hvorefter nummerpladen afgør, hvilket område et køretøj er hjemmehørende i, bør der fastsættes en særlig regel i tilfælde af ulykker, der forårsages af et køretøj uden nummerplader eller med nummerplader, der ikke eller ikke længere svarer til køretøjet. Alene for at lette behandlingen af skadesager bør det område, hvor køretøjet er hjemmehørende, i sådanne tilfælde anses for at være det område, hvor ulykken fandt sted.

(6) For at lette fortolkningen og anvendelsen af betegnelsen »stikprøvekontrol« i direktiv 72/166/EØF bør denne bestemmelse gøres klarere. Forbuddet mod systematisk kontrol af motorkøretøjsforsikringer bør både gælde for køretøjer,

der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, og for køretøjer, der er hjemmehørende på et tredjelandets område, men som indpasseres fra en anden medlemsstats område. Kun kontrol, der ikke sker systematisk, ikke er diskriminerende, og som foretages som led i kontrol, der ikke alene vedrører forsikringskontrol, bør være tilladt.

(7) Ifølge artikel 4, litra a), i direktiv 72/166/EØF kan medlemsstaterne fravige det almindelige krav om, at der skal tegnes lovpligtig forsikring for køretøjer tilhørende bestemte offentlige eller private fysiske og juridiske personer. I tilfælde af ulykker forårsaget af disse køretøjer skal den medlemsstat, der således fraviger kravene, udpege en myndighed eller et organ til at betale erstatning til ofre for ulykker, som er indtruffet i en anden medlemsstat. Der bør foretages de fornødne ændringer i ovennævnte direktiv for at sikre, at der ikke kun betales behørig erstatning til ofre for ulykker forårsaget af disse køretøjer i udlandet, men også til ofre for ulykker, som er indtruffet i den medlemsstat, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende, uanset om de skadelidte har bopæl på denne stats område eller ej. Medlemsstaterne bør endvidere sikre, at listen over personer, som er fritaget fra lovpligtig forsikring, og de myndigheder eller organer, der er ansvarlige for betaling af erstatning til ofre for ulykker, der er forårsaget af disse køretøjer, meddeles Kommissionen og offentliggøres af denne.

(8) Ifølge artikel 4, litra b), i direktiv 72/166/EØF kan en medlemsstat fravige det almindelige krav om, at der skal tegnes lovpligtig forsikring for bestemte typer af køretøjer eller for køretøjer, der er forsynet med særligt kendemærke. I så fald har de andre medlemsstater ret til at kræve, at motorkøretøjer, der kommer ind på deres område, er dækket af et gyldigt grønt kort eller en aftale om forsikring på grænseplader for at sikre, at der udbetales erstatning til skadelidte ved enhver ulykke, der forårsages af disse køretøjer på deres område. Eftersom ophævelsen af grænsekontrollen inden for Fællesskabet ikke gør det muligt at sikre, at køretøjer, der passerer grænsen, er forsikret, er der imidlertid ikke længere garanti for erstatning til ofre for ulykker, der forårsages i udlandet. Det bør endvidere sikres, at ikke blot ofre for ulykker, som forårsages af disse køretøjer i udlandet, men også ofre for ulyk-

ker i den medlemsstat, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende, modtager behørig erstatning. Med henblik herpå bør medlemsstaterne behandle ofre for ulykker, der forårsages af disse køretøjer, på samme måde som ofre for ulykker, som er forårsaget af uforsikrede køretøjer. Som fastsat i artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF skal der udbetales erstatning til ofre for ulykker forårsaget af uforsikrede køretøjer via erstatningsorganet i den medlemsstat, hvor ulykken indtraf. Ved udbetaling til ofre for ulykker forårsaget af køretøjer, som er omfattet af undtagelsen, bør erstatningsorganet søge regres mod organet i den medlemsstat, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende. Efter en periode på fem år efter dette direktivs ikrafttræden bør Kommissionen, hvis det er relevant, på baggrund af erfaringen med gennemførelsen og anvendelsen af denne undtagelse forelægge forslag om at erstatte eller ophæve den. Den tilsvarende bestemmelse i direktiv 2000/26/EF bør ligeledes ophæves.

(9) Med henblik på at præcisere anvendelsen af direktiverne om forsikring af motorkøretøjer i overensstemmelse med traktatens artikel 299 bør henvisningen til en medlemsstats ikke-europæiske territorium i artikel 6 og artikel 7, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF udgå.

(10) Medlemsstaternes forpligtelse til at garantere forsikringsdækning for visse mindstebeløb udgør et væsentligt element til sikring af beskyttelsen af skadelidte. De mindstebeløb, der er fastsat i direktiv 84/5/EØF, bør ikke kun pristalsreguleres, men reelt forøges for at styrke beskyttelsen af skadelidte. Mindstebeløbet for dækning ved personskade bør være af en sådan størrelse, at alle ofre for ulykker med meget alvorlige kvæstelser til følge er beskyttede i dækkende og rimeligt omfang, dog således at der tages højde for, at der kun sjældent sker ulykker, hvor flere personer kommer til skade, eller hvor flere personer pådrager sig meget alvorlige kvæstelser ved samme ulykke. Et mindstebeløb for dækning på 1000000 EUR pr. skadelidt eller 5000000 EUR for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte, forekommer rimeligt og tilstrækkeligt. For at lette indførelsen af disse mindstebeløb bør der indføres en overgangsperiode på fem år fra datoen for gennemførelsen af dette direktiv. Medlemsstaterne bør forhøje beløbene til mindst halvdelen af de fastsatte niveauer inden tredivede måneder fra datoen for gennemførelsen.

(11) For at sikre, at mindstebeløbet for dækning ikke udhules med tiden, bør der indføres en periodebestemt justeringsbestemmelse med udgangspunkt i det europæiske forbrugerprisindeks (EICP) fra Eurostat, som fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 2494/95 af 23. oktober 1995 om harmoniserede forbrugerprisindekser.<sup>8)</sup> Der bør fastsættes procedureregler for en sådan justering.

(12) Direktiv 84/5/EØF, efter hvilket medlemsstaterne med henblik på at forhindre svig kan begrænse eller udelukke udbetalinger fra erstatningsorganet ved tingsskade, der er forårsaget af et ukendt køretøj, kan i visse tilfælde forhindre, at der udbetales rimelig erstatning til skadelidte. Denne mulighed for at begrænse eller udelukke, at der udbetales erstatning, fordi køretøjet ikke er identificeret, bør ikke forekomme, hvis organet har udbetalt erstatning for væsentlig personskade til et offer for samme ulykke, hvor der skete tingsskade. Medlemsstaterne kan pålægge ofret for tingsskaden en selvrisiko, der dog ikke må overskride den grænse, der er fastsat i direktivet. Betingelserne for, at personskade kan anses for væsentlig, bør fastsættes i den nationale lovgivning eller i de administrative bestemmelser i den medlemsstat, hvor ulykken indtræffer. Ved fastsættelsen af disse betingelser kan medlemsstaten bl.a. tage hensyn til, om skaden har krævet hospitalsbehandling.

(13) I øjeblikket findes der en valgmulighed i direktiv 84/5/EØF, hvorefter medlemsstaterne kan tillade en selvrisiko indtil et vist beløb, som kan gøres gældende over for skadelidte ved tingsskade forårsaget af køretøjer, der ikke er forsikret. Denne valgmulighed forringer beskyttelsen af skadelidte og skaber forskelsbehandling i forhold til skadelidte ved andre ulykker. Denne valgmulighed bør derfor ikke længere tilledes.

(14) Rådets andet direktiv 88/357/EØF af 22. juni 1988 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring og om fastsættelse af bestemmelser, der kan lette den faktiske gennemførelse af den frie udveksling af tjenesteydelser,<sup>9)</sup> bør ændres, således at forsikringsselskabernes filialer kan blive repræsentanter for forsikringsvirksomhed inden for motor-køretøjer, som det allerede er tilfældet med anden forsikringsvirksomhed.

(15) Det forhold, at passagerer i køretøjet er dækket af forsikringen, er et væsentligt frem-skrift, der er opnået med den gældende lovgivning. Dette formål ville blive bragt i fare, hvis en national lovgivning eller en klausul i en forsikringskontrakt udelukkede passagerer fra forsikringsdækning, såfremt de vidste eller burde have vidst, at føreren af køretøjet var påvirket af spiritus eller andre rusmidler, da ulykken fandt sted. Passageren er normalt ikke i tilstrækkelig grad i stand til at bedømme, om føreren er påvirket. Målsætningen om at tilskynde bilister til ikke at køre bil under påvirkning af rusmidler nås ikke ved at nedsætte forsikringsdækningen for passagerer, som bliver ofre for en trafikulykke. Det forhold, at disse passagerer dækkes af køretøjets lovpligtige forsikring er uden betydning for et eventuelt ansvar, som de kan ifalde i henhold til gældende national lovgivning, eller for størrelsen af den erstatning, der udredes ved en konkret ulykke.

(16) Person- og tingsskade, som lides af fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der normalt er de svageste parter i en ulykke, lider, bør dækkes af den lovpligtige forsikring for det køretøj, der har været involveret i ulykken, såfremt de skadelidte er berettiget til erstatning i henhold til de nationale civile retlige bestemmelser. Dette foregriber ikke spørgsmålet om hæftelsen for eller størrelsen af den erstatning, der udredes ved en konkret ulykke i henhold til national lovgivning.

(17) Visse forsikringsselskaber har indføjet klausuler i forsikringspolicer om, at aftalen bortfalder, hvis køretøjet i længere tid end en nærmere angivet periode befinder sig uden for den medlemsstat, hvor det er indregistreret. Denne praksis er i strid med princippet i direktiv 90/232/EØF, hvorefter den lovpligtige ansvarsforsikring bør dække hele Fællesskabets område på grundlag af én enkelt præmie. Det bør derfor specificeres, at forsikringsdækningen gælder for hele aftalens løbetid, selv om køretøjet i en given periode befinder sig i en anden medlemsstat, idet dette dog ikke berører medlemsstaternes nationale lovgivning om indregistrering af køretøjer.

(18) Der bør tages initiativ til at gøre det lettere at skaffe forsikringsdækning for køretøjer, der indføres fra én medlemsstat til en anden, selv om køretøjet endnu ikke er indregistreret i den modtagende medlemsstat. Der bør gives mulighed

for en midlertidig undtagelse fra den almindelige regel, der fastlægger den medlemsstat, hvor risikoen foreligger. I en periode på tredive dage fra den dato, hvor køretøjet leveres til, stilles til rådighed for eller sendes til køberen, bør den modtagende medlemsstat betragtes som den medlemsstat, hvor risikoen foreligger.

(19) En person, som ønsker at tegne en ny motorkøretøjsforsikring hos et andet forsikrings-selskab, bør kunne dokumentere sit ulykkes- og skadesforløb under den tidligere forsikringsaftale. Forsikringstageren bør på et hvilket som helst tidspunkt have ret til at anmode om en erklæring om skader eller skadefri kørsel med det eller de køretøjer, der er dækket af forsikringsaftalen, i det mindste for de seneste fem år af forsikringsforholdet. Forsikrings-selskabet eller ethvert organ, som er udpeget af en medlemsstat til at yde lovpligtig forsikring eller udstede sådanne erklæringer, bør stille denne erklæring til rådighed for forsikringstageren inden femten dage fra anmodningen.

(20) For at sikre en passende beskyttelse af skadelidte ved motorkøretøjsulykker bør medlemsstaterne ikke give forsikrings-selskaberne tilladelse til at fastsætte en selvrisiko, som kan gøres gældende over for skadelidte.

(21) Retten til at påberåbe sig en forsikringsaftale og rette et krav direkte mod forsikrings-selskabet har væsentlig betydning for beskyttelsen af skadelidte ved en ulykke, som involverer et motorkøretøj. Direktiv 2000/26/EF giver skadelidte ved ulykker, som indtræffer i en anden medlemsstat end den, hvor den skadelidte er bosat, og som er forårsaget af køretøjer, som er forsikret og hjemmehørende i en medlemsstat, en ret til at rejse krav direkte mod det selskab, hvor skadevolder er ansvarsforsikret. Med henblik på at fremme en effektiv og hurtig sagsbehandling samt i videst mulige omfang at undgå omkostningskrævende søgsmål, bør denne ret udtrækkes til at omfatte skadelidte ved enhver ulykke forvoldt af motorkøretøjer.

(22) For at øge beskyttelsen af alle ofre for ulykker forvoldt af motorkøretøjer bør fremgangsmåden vedrørende et »begrundet tilbud«, som er fastsat i direktiv 2000/26/EF, dække alle typer ulykker forvoldt af motorkøretøjer. Samme fremgangsmåde bør finde tilsvarende anvendelse, såfremt skadesbehandlingen afvikles efter

ordningen med nationale forsikringsbureauer som fastlagt i direktiv 72/166/EØF.

(23) For at lette skadelidtes adgang til at søge erstatning bør informationskontorerne, som er oprettet i henhold til direktiv 2000/26/EF, ikke kun give oplysninger om ulykker, der er omfattet af dette direktiv, men også give lignende oplysninger om samtlige ulykker forårsaget af motorkøretøjer.

(24) Skadelidte kan sagsøge forsikrings-giveren i den medlemsstat, hvor skadelidte har sin bopæl, jf. artikel 11, stk. 2, sammenholdt med artikel 9, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område.<sup>10)</sup>

(25) Da direktiv 2000/26/EF blev vedtaget inden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 44/2001, der trådte i stedet for Bruxelles-konventionen af 27. september 1968 om samme emne for en række medlemsstater, bør henvisningen i direktivet til denne konvention tilpasses, hvor det er relevant.

(26) Derfor bør Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF ændres –

#### UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

##### *Artikel 1*

#### **Ændringer af direktiv 72/166/EØF**

Direktiv 72/166/EØF ændres således:

- 1) Artikel 1, nr. 4, ændres således:
  - a) Første led affattes således:
    - »– den stats område, hvis nummerplader køretøjet er forsynet med, uanset om nummerpladen er permanent eller midlertidig eller,«
  - b) Som nyt led indsættes:
    - »– i tilfælde af, at køretøjet ikke er forsynet med en nummerplade, eller er forsynet med en nummerplade, der ikke eller ikke længere svarer til køretøjet, og er involveret i en ulykke, den stats område, hvor ulykken fandt sted ved behandling af skadesager som fastsat i artikel 2, stk. 2, første led eller i artikel 1, stk. 4, i Rådets

andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer.<sup>11)</sup>

2) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

»1. Medlemsstaterne fører ikke kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer, der normalt er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, eller for køretøjer, der normalt er hjemmehørende på et tredjelands område, når de kommer ind på deres område fra en anden medlemsstats område. De kan dog føre kontrol med forsikringer, såfremt dette ikke sker systematisk, ikke er diskriminerende og foretages som led i en kontrol, som ikke alene vedrører forsikringskontrol.«

3) Artikel 4 ændres således:

a) I litra a), andet afsnit

i) første punktum, indsættes ordene:

»i denne medlemsstat og« mellem »dækning af skader forvoldt« og »i andre medlemsstater«.

ii) affattes sidste punktum således:

»Den fremsender Kommissionen en liste over de personer, der er undtaget fra forsikringspligten, og de myndigheder eller organer, der er ansvarlige for erstatningsspørgsmål. Kommissionen offentliggør listen.«

b) Litra b), andet afsnit, affattes således:

»I dette tilfælde sikrer medlemsstaterne, at køretøjer som nævnt i første afsnit behandles på samme måde som køretøjer, for hvilke den i artikel 3, stk. 1, omhandlede lovpligtige forsikring ikke er tegnet. Erstatningsorganet i den medlemsstat, hvor ulykken har fundet sted, kan herefter søge regres hos garantifonden som omhandlet i artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF i den medlemsstat, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende.

Fem år efter ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer<sup>12)</sup> aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen om gennemførelsen og den praktiske anvendelse af denne bestemmelse. Når Kommissionen har gennemgået disse rapporter, frem-

sætter den i givet fald forslag om udskiftning eller ophævelse af denne undtagelse.

4) I artikel 6 og 7, stk. 1, udgår ordene »eller på en medlemsstats ikke-europæiske territorium«.

## Artikel 2

### Ændringer af direktiv 84/5/EØF

Artikel 1 i direktiv 84/5/EØF affattes således:

#### »Artikel 1

1. Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, skal dække tings-skade såvel som personskade.

2. Medlemsstaterne skal med forbehold af eventuelle bestemmelser om mere omfattende forsikringsdækning, der måtte gælde i medlemsstaterne, kræve lovpligtig forsikring for mindst følgende beløb:

a) ved personskade en mindstedækning på 1000000 EUR pr. skadelidt eller 5000000 EUR for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte

b) ved tingsskade 1000000 EUR for hvert uheld, uanset antallet af skadelidte.

Om nødvendigt kan medlemsstaterne indføre en overgangsperiode på op til fem år fra datoen for gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer<sup>13)</sup> til at tilpasse deres mindstebeløb for dækning til de beløb, der er fastsat i dette stykke.

Medlemsstater, der indfører en sådan overgangsperiode, underretter Kommissionen herom med angivelse af overgangsperiodens varighed.

Inden 30 måneder efter datoen for gennemførelsen af direktiv 2005/14/EF forhøjer medlemsstaterne forsikringsdækningen til mindst halvdel af de niveauer, der er fastsat i dette stykke.

3. Hvert femte år efter ikrafttrædelsen af direktiv 2005/14/EF eller udløbet af en overgangsperiode som nævnt i stk. 2 revideres de i dette stykke nævnte beløb i overensstemmelse med det europæiske forbrugerprisindeks (EICP), jf. Rådets forordning (EF) nr. 2494/95 af 23. oktober 1995 om harmoniserede forbrugerprisindekser.<sup>14)</sup>

## Bilag til f. t. l. vedr. færdselsloven

Beløbene justeres automatisk. Beløbene forhøjes med den procentuelle ændring i EICP, der er sket i perioden, dvs. i de fem år, der går umiddelbart forud for justeringen, og afrundes opad til et multiplum af 10 000 EUR.

Kommissionen underretter Europa-Parlamentet og Rådet om de justerede beløb og sørger for offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende.

4. Hver medlemsstat opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingsskade og personskade, der forvoldes af et ukendt køretøj, eller et køretøj for hvilket den i stk. 1 omhandlede lovpligtige forsikring ikke er tegnet.

Første afsnit berører ikke medlemsstaternes ret til at tillægge eller undlade at tillægge dette organs intervention en subsidier karakter samt til at fastlægge regler for regresretten mellem dette organ, den eller de personer, som er ansvarlige for uheldet, og andre forsikringsselskaber eller organer inden for social sikring, der skal yde skadelidte erstatning for samme skade. Medlemsstaterne må imidlertid ikke tillade, at organet gør udbetalingen af erstatning betinget af, at skadelidte på en eller anden måde godtgør, at skadevolderen er ude af stand til eller nægter at betale.

5. Skadelidte kan under alle omstændigheder henvende sig direkte til dette organ, som på grundlag af de oplysninger, skadelidte giver efter anmodning fra organet, er forpligtet til at give vedkommende et begrundet svar på spørgsmålet om dets intervention.

Medlemsstaterne kan imidlertid udelukke personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, fra organets intervention, når organet kan bevise, at de vidste, at dette ikke var forsikret.

6. Medlemsstaterne kan begrænse eller udelukke intervention fra organet ved tingsskade forvoldt af et ukendt køretøj.

Hvis organet har betalt erstatning for en væsentlig personskade til et offer for en ulykke, hvor der samtidig er forvoldt tingsskade af et uidentificeret køretøj, kan medlemsstaterne imidlertid ikke udelukke betaling af erstatning for tingsskade med den begrundelse, at køretøjet ikke er identificeret. Medlemsstaterne kan dog fastsætte en selvrisiko på højst 500 EUR, som ofret for en sådan tingsskade kan pålægges.

Betingelserne for, hvornår der foreligger væsentlig personskade, fastlægges i henhold til lovgivningen eller de administrative bestemmelser i den medlemsstat, hvor ulykken finder sted. I den forbindelse kan medlemsstaterne bl.a. tage hensyn til, om skaden har krævet hospitalsindlæggelse.

7. Hver medlemsstat anvender sine love og administrative bestemmelser på nævnte organs interventioner med forbehold af enhver anden praksis, som måtte være mere gunstig for skadelidte.«

*Artikel 3***Ændring af direktiv 88/357/EØF**

Artikel 12a, stk. 4, fjerde afsnit, andet punktum, i direktiv 88/357/EØF, udgår.

*Artikel 4***Ændringer af direktiv 90/232/EØF**

Direktiv 90/232/EØF ændres således:

1) I artikel 1 indsættes som nyt andet stykke efter første stykke:

»Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der udelukker en passager fra forsikringsdækning med den begrundelse, at han vidste eller burde have vidst, at føreren af køretøjet var påvirket af spiritus eller af et andet rusmiddel, da ulykken fandt sted, ikke har nogen indvirkning på krav fra en sådan passager.«

2) Følgende artikel indsættes:

*»Artikel 1a*

Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF skal dække person- og tingsskade på fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, har ret til erstatning i henhold til den nationale civilret. Nærværende artikel berører hverken erstatningsansvaret eller skadesbeløbet.«

3) Artikel 2, første led, affattes således:

»— dækker hele Fællesskabets område på grundlag af en enkelt præmie og i hele aftalens løbetid, også i perioder hvor køretøjet



befinder sig i en anden medlemsstat under aftalens løbetid, og«

4) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 4a

1. Når et køretøj sendes fra en medlemsstat til en anden, betragtes, uanset artikel 2, litra d), andet led, i direktiv 88/357/EØF,<sup>15)</sup> den medlemsstat, hvor risikoen foreligger, som bestemmelsesmedlemsstat i tredive dage fra det tidspunkt, hvor køber har accepteret leveringen, selv om køretøjet ikke formelt er registreret i bestemmelsesmedlemsstaten.

2. Såfremt et køretøj bliver involveret i en ulykke i den i stk. 1 nævnte periode, mens det er uforsikret, skal det organ, hvortil der er henvist i artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF i bestemmelsesmedlemsstaten udrede den erstatning, der er fastsat i nævnte artikel.

Artikel 4b

Medlemsstaterne sikrer, at forsikringstager på ethvert tidspunkt har ret til at anmode om en erklæring om erstatningskrav fra tredjemand for skader, som berører det eller de køretøjer, der har været omfattet af forsikringsaftalen i mindst de seneste fem år af aftaleforholdet, eller om, at der ikke foreligger sådanne krav. Forsikrings-selskabet eller et organ, som en medlemsstat har udnævnt med henblik på at sørge for obligatorisk forsikring eller levere sådanne erklæringer, sørger for, at forsikringstager modtager denne erklæring inden 15 dage fra anmodningen.

Artikel 4c

For så vidt angår den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, kan forsikrings-selskaber ikke gøre en selvrisiko gældende over for den skadelidte ved en ulykke.

Artikel 4d

Medlemsstaterne sikrer, at skadelidte ved ulykker, der er forårsaget af et køretøj, som er dækket af en forsikring som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, kan rejse krav direkte mod det forsikrings-selskab, som skadevolderen er ansvarsforsikret i.

Artikel 4e

Medlemsstaterne fastlægger den procedure, der er beskrevet i artikel 4, stk. 6, i direktiv 2000/26/EF<sup>16)</sup> med henblik på behandling af skadesager i forbindelse med ulykker, som er forårsaget af et køretøj, der er dækket af en forsikring som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF.

I tilfælde af ulykker, der kan behandles inden for rammerne af systemet med nationale forsikringsbureauer, som omhandlet i artikel 2, stk. 2, i direktiv 72/166/EØF, fastlægger medlemsstaterne den samme procedure som proceduren i artikel 4, stk. 6, i direktiv 2000/26/EF. Ved anvendelse af denne procedure skal enhver henvisning til et forsikrings-selskab forstås som en henvisning til nationale forsikringsbureauer som defineret i artikel 1, nr. 3, i direktiv 72/166/EØF.«

5) Artikel 5, stk. 1, affattes således:

»1. Medlemsstaterne sikrer, uden at det berører deres forpligtelser i henhold til direktiv 2000/26/EF, at de informationskontorer, der åbnes eller godkendes efter artikel 5 i samme direktiv, giver de oplysninger, der er nævnt i artiklen, til enhver, der har været involveret i en færdselsulykke, som er forårsaget af et køretøj, der er dækket af en forsikring som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF.«

Artikel 5

**Ændringer af direktiv 2000/26/EF**

Direktiv 2000/26/EF ændres således:

1) Som betragtning 16a indsættes:

»(16a)Skadelidte kan sagsøge forsikringsgiveren i den medlemsstat, hvor skadelidte har sin bopæl, jf. artikel 11, stk. 2, sammenholdt med artikel 9, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område.<sup>17)</sup>«

2) Artikel 4, stk. 8, affattes således:

»8. Udpegelsen af en skadebehandlingsrepræsentant kan ikke i sig selv betragtes som oprettelse af et agentur eller en filial i henhold til artikel 1, litra b), i direktiv 92/49/EØF, og skadebehandlingsrepræsentanten betragtes ikke som et etableret forretningssted i henhold til artikel 2, litra c), i direktiv 88/357/EØF eller

- et forretningssted i henhold til Bruxelleskonventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager<sup>18)</sup> – for så vidt angår Danmark
- et forretningssted i henhold til forordning (EF) nr. 44/2001 – for så vidt angår de andre medlemsstater.«

3) I artikel 5, stk. 1, litra a), udgår punkt 2, nummer ii).

4) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 6a

**Centralt organ**

Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger med henblik på til sin tid at lette skadelidtes, deres forsikringsselskabers 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.«

*Artikel 6*

**Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 11. juni 2007. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og bestemmelser, skal de ved vedtagelsen indehol-

de en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning.

De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med traktaten opretholde eller vedtage bestemmelser, som er gunstigere for skadelidte end dem, der kræves for at efterkomme dette direktiv.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 7*

**Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 8*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 11. maj 2005.

*På Europa-Parlamentets vegne*

J. P. BORRELL FONTELLES

*Formand*

*På Rådets vegne*

N. SCHMIT

*Formand*

<sup>1)</sup> EFT C 227 E af 24.9.2002, s. 387.

<sup>2)</sup> EUT C 95 af 23.4.2003, s. 45.

<sup>3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 22.10.2003 (EUT C 82 E af 1.4.2004, s. 297), Rådets fælles holdning af 26.4.2004 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Europa-Parlamentets holdning af 12.1.2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 18.4.2005.

<sup>4)</sup> EFT L 103 af 2.5.1972, s. 1. Senest ændret ved direktiv 84/5/EØF (EFT L 8 af 11.1.1984, s. 17).

<sup>5)</sup> EFT L 8 af 11.1.1984, s. 17. Senest ændret ved direktiv 90/232/EØF (EFT L 129 af 19.5.1990, s. 33).

<sup>6)</sup> EFT L 129 af 19.5.1990, s. 33.

<sup>7)</sup> EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65.

<sup>8)</sup> EFT L 257 af 27.10.1995, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

<sup>9)</sup> EFT L 172 af 4.7.1988, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2000/26/EF.

<sup>10)</sup> EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 2245/2004 (EUT L 381 af 28.12.2004, s. 10).

<sup>11)</sup> EFT L 8 af 11.1.1984, s. 17.

- <sup>12)</sup> EUT L 149 af 11.6.2005, s. 14.
- <sup>13)</sup> EUT L 149 af 11.6.2005, s. 14.
- <sup>14)</sup> EFT L 257 af 27.10.1995, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).
- <sup>15)</sup> Rådets andet direktiv 88/357/EØF af 22. juni 1988 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring, om fastsættelse af bestemmelser, der kan lette den faktiske gennemførelse af den frie udveksling af tjenesteydelser (EFT L 172 af 4.7.1988, s. 1). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF (EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65).
- <sup>16)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (EFT L 181 af 20.7.2000, s. 65).
- <sup>17)</sup> EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 2245/2004 (EUT L 381 af 28.12.2004, s. 10).
- <sup>18)</sup> EFT C 27 af 26.1.1998, s. 1 (konsolideret udgave).

Til lovforslag nr. L 25. Skriftlig fremsættelse (5. oktober 2006)

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Behandling af erstatningskrav efter færdselsuheld mv.)*

(Lovforslag nr. L 25).

Formålet med dette lovforslag er at gennemføre det femte EU-motorkøretøjsforsikringsdirektiv (2005/14/EF) i dansk ret. Direktivet indeholder bestemmelser, der forhøjer beskyttelsesniveauet for skadelidte ved færdselsuheld mv. Dansk lovgivning lever allerede på en række punkter op til direktivets krav. I andre tilfælde vil de nødvendige ændringer kunne foretages administrativt i henhold til gældende bemyndigelsesbestemmelser. Lovforslaget indeholder de ændringer af færdselsloven, der er nødvendige for at kunne gennemføre de øvrige dele af direktivet.

Direktivet giver i øvrigt anledning til en ændring af lov om finansiel virksomhed, der vil blive fremsat særskilt af økonomi- og erhvervsministeren.

Det foreslås, at den nærmere gennemførelse af direktivet i lighed med tidligere motorkøretøjsforsikringsdirektiver sker ved bekendtgørelse, og lovforslaget består derfor hovedsageligt af ændringer af de gældende bemyndigelsesbestemmelser i færdselsloven. Hvis lovforslaget vedtages, vil de nødvendige tilpasninger af dansk ret kunne foretages administrativt. Fristen for gennemførelse af direktivet er den 11. juni 2007.

De foreslåede regler vil – sammenholdt med de forventede ændringer af administrative forskrifter – indebære en række forbedringer af skadelidtes retsstilling i forbindelse med færdselsuheld.

Bl.a. foreslås det, at man fremover som skadelidte skal have krav på et begrundet tilbud om erstatning – eller et begrundet afslag, hvis der ikke er grundlag for at yde erstatning – senest tre måneder efter fremsættelse af erstatningskrav. Dette krav til skadesagsbehandlingen har hidtil kun været gældende i forbindelse med skader, der er sket i et andet land end skadelidtes bopælsland, men udvides nu til også de tilfælde, hvor skaden er sket i skadelidtes bopælsland.

Det foreslås endvidere, at informationskontoret, der i dag kan bistå parterne, herunder skadelidte, med at skaffe oplysninger om køretøjer og forsikringsforhold efter et færdselsuheld, der er sket i et andet land end skadelidtes bopælsland, fremover vil skulle bistå med flere oplysninger. Skadelidte og sagens øvrige parter vil fremover kunne henvende sig, når der er behov for fremskaffelse af de grundlæggende oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af skadesager, dvs. oplysninger om de involverede køretøjer og deres forsikringsforhold, kontaktoplysninger vedrørende sagens parter samt oplysninger om uheldet. Samtidig ophæves betingelsen om, at skaden skal være sket i et andet land end skadelidtes bopælsland, så også skadelidte med bopæl her i landet fremover vil kunne henvende sig, hvis de har brug for oplysninger efter et uheld, der er sket her i landet.

Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelsesbestemmelse vedrørende regulering af den lovpligtige ansvarsforsikrings økonomiske dækningsomfang. Beløbsgrænserne reguleres allerede efter gældende ret årligt, men den foreslåede bemyndigelse vil gøre det muligt at foretage en yderligere regulering af mindstedækningen, hvis der måtte opstå behov for det som følge af den regulering, der skal ske af beløbsgrænserne i direktivet i henhold til det europæiske forbrugerprisindeks. De danske krav til ansvarsfor-

sikringens dækningsomfang er dog på nuværende tidspunkt af en sådan størrelse, at de langt overstiger direktivets krav.

Også for forsikringstagerne indebærer lovforslaget forbedringer. Der foreslås således indført en ordning, hvorefter man som forsikringstager skal kunne anmode sit forsikringselskab om en erklæring (skadesattest) om eventuelle skader eller i givet fald skadefri kørsel vedrørende det forsikrede køretøj i de seneste fem år. Det vil dermed blive lettere for en forsikringstager at dokumentere sit skadesforløb, eksempelvis i forbindelse med indgåelse af en ny forsikringsaftale.

Endelig stilles der forslag om ophævelse af informationskontorets pligt til at indsamle oplysninger om såkaldt grønt kort og grænseforsikringspolice vedrørende visse køretøjer fra EU/EØS-lande, der i hjemlandet er undtaget fra forsikringspligten. Det hænger sammen med, at der i medfør af direktivet ikke længere vil kunne stilles krav om disse dokumenter ved kørsel her i landet.

Skulle et sådant udenlandsk køretøj forvolde skade uden at være dækket af en forsikring, vil skadelidte kunne få erstatning fra garantifonden, der udbetaler erstatning, når ukendte eller uforsikrede motorkøretøjer forvolder skade. Her i landet er Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) udpeget som garantifond.

En yderligere forbedring af skadelidtes retsstilling, der vil blive gennemført administrativt, angår garantifondens erstatningsudbetalinger. Efter gældende ret gives der erstatning for personskade, men ikke for tingsskade, hvis det skadevoldende køretøj ikke kan identificeres. Det foreslås ændret, således at der i sager, hvor der udbetales erstatning for personskade forvoldt af et ukendt køretøj, fremover også vil skulle udbetales erstatning for tingsskade, hvis sådan foreligger.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til det Høje Tings velvillige behandling.