

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF, 90/232/EØF og direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer«

(KOM(2002) 244 endelig — 2002/0124 COD)

(2003/C 95/12)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 16. september 2002 under henvisning til EF-traktatens artikel 95, stk. 1, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Philippe Levaux til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 19. december 2002.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 397. plenarforsamling af 26. og 27. februar 2003, mødet den 26. februar, følgende udtalelse med 81 stemmer for, 5 imod og 6 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Det første direktiv om ansvarsforsikring for motorkøretøjer blev vedtaget i 1972 og efterfulgtes af fire direktiver i hhv. 1984, 1988, 1990 og 2000 ⁽¹⁾.

1.2. Den grænseoverskridende trafik i EU øges imidlertid konstant, og der er derfor behov for at modernisere visse aspekter af direktiverne (især hvad angår justeringen af mindstedækningen).

1.3. Der er også behov for at afhjælpe mangler eller løse problemer, der forekommer meget ofte, især følgende:

- det er vanskeligt at skaffe forsikringsdækning for midlertidigt ophold i en anden medlemsstat,
- det er vanskeligt at skaffe en kortvarig forsikringsdækning ved køb af et køretøj i en anden medlemsstat,
- fodgængere og cyklister bør sikres en bedre erstatning inden for i motorkøretøjsforsikringen,

⁽¹⁾ Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT L 103 af 2.5.1972), Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 8 af 11.1.1984), Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 129 af 19.5.1990), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (EFT L 181 af 20.7.2000).

- det er vanskeligt for bilister at få en erklæring om skadefrihed eller skader fra deres nuværende forsikrings-selskab, så de kan forhandle om en police med et andet forsikringsselskab.

1.4. Europa-Parlamentet vedtog derfor i juli 2001 en beslutning, hvori det anbefalede at vedtage et femte direktiv om motorkøretøjsforsikring. Dette forslag til et direktiv er Kommissionens reaktion på Europa-Parlamentets beslutning.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg støtter Kommissionens initiativ til fremsættelse af et direktivforslag, der skal justere direktiverne om motorkøretøjsforsikring med »følgende hovedmål« for øje:

- at modernisere og forbedre beskyttelsen af skadelidte ved motorkøretøjsulykker gennem lovpligtig forsikring,
- at afhjælpe mangler og skabe klarhed om visse definitioner i direktiverne og dermed sikre øget konvergens i medlemsstaternes fortolkning og anvendelse heraf,
- at løse hyppigt tilbagevendende problemer for at sikre et mere effektivt indre marked for motorkøretøjsforsikring.

2.2. EØSU bemærker, at der siden det første direktiv i 1972 er foretaget mange ændringer for at tilpasse bestemmelserne til den aktuelle virkelighed og tage hensyn til forskellige problemer i forbindelse med deres gennemførelse.

2.2.1. EØSU mener, at denne form for lovgivning strider imod en række retningslinjer fra Kommissionen, herunder hvidbogen om nye styreformer i EU, meddelelsen om »Styreformer i EU: Bedre lovgivning« og handlingsplanen »Bedre og enklere lovgivningsmæssige rammer«. EØSU beklager endvidere, at denne fremgangsmåde med løbende ændringer går ud over sammenhængen i hele lovgivningen om motorkøretøjsforsikring og dens tilgængelighed.

2.3. EØSU konstaterer endnu en gang, at visse bestemmelser, som nu fuldt berettiget ajourføres, slet ikke er blevet justeret siden deres indførelse. F.eks. foreslås det med det foreliggende direktivforslag, at mindstebeløbet for forsikringsdækning hæves med ca. 75 % i forhold til det beløb, der blev fastlagt i direktiv 84/5/EØF. Sidstnævnte direktiv har ikke været justeret i 18 år.

2.3.1. Denne fremgangsmåde mangler sammenhæng, for den fører til alt for omfattende punktvis justeringer.

2.3.2. Desuden har nogle medlemsstater i årenes løb fastsat højere mindstebeløb end EU. Forskellene mellem medlemsstaterne bliver større og større, og det gør det meget vanskeligt at harmonisere satserne og gennemføre en afbalanceret konkurrencepolitik.

2.3.3. EØSU noterer med tilfredshed, at de nye mindstebeløb for forsikringsdækning i henhold til direktivforslagets artikel 2 skal gennemgås hvert femte år.

3. Særlige bemærkninger

EØSU har punkt for punkt gennemgået de artikler i direktivforslaget, som omhandler ændringer af bestemmelser i de foregående direktiver. Bortset fra bestemmelserne om mindstedækningen af tingskader og personskader bifalder EØSU disse ændringer, der for det meste er af teknisk karakter, og fremsætter desuden følgende kommentarer og forslag til de enkelte artikler i direktivforslaget.

3.1. Artikel 1

3.1.1. EØSU bifalder de foreslåede ændringer.

3.2. Artikel 2

3.2.1. I denne artikel fastsættes mindstebeløbet for forsikringsdækning ved personskade til 1 000 000 EUR pr. skadelidt og ved tingskade til 500 000 EUR for hver skade uanset antallet af skadelidte.

3.2.2. EØSU forstår, at det ikke er ønskeligt at foreslå højere mindstebeløb i en situation, hvor genforsikringssektoren er i dyb krise. Erfaringen viser imidlertid, at en betydelig forøgelse af mindstebeløbene for forsikringsdækning systematisk fører til en stærk forøgelse af de erstatninger, som domstolene tildeler, især i forbindelse med personskade. Dette kan føre til, at forsikringsselskaberne hæver satserne, hvilket kan vise sig at overstige forsikringstagernes finansielle muligheder, navnlig forsikringstagere i kandidatlandene.

3.2.3. EØSU mener, at erstatning pr. skadelidt ved personskader, som i direktivet er uden loft, i visse tilfælde indebærer en ubegrænset risikodækning. Da der findes særlige regler for kollektiv passagertransport, som ikke er omfattet af dette direktiv, foreslår EØSU, at der ved personskade fastlægges et loft på 10 000 000 EUR for hver skade uanset antallet af skadelidte. Dette loft skal gælde for en tiårsperiode, hvorefter Kommissionen skal tage situation op til revurdering.

3.2.4. EØSU bifalder bestemmelserne om automatisk indeksering.

3.2.5. EØSU foreslår, at Kommissionen indføjer et nyt stykke i artikel 1 i direktiv 84/5/EØF med følgende ordlyd:

»5 a) Medlemsstaterne bør sørge for, at der inden højst 4 måneder oprettes en ordning, der giver foreløbig personskadeerstatning til skadelidte ved trafikulykker, indtil erstatningsbeløbet er endeligt fastsat — i de tilfælde, hvor erstatningsbeløbet fastsættes af en domstol.«

3.2.6. EØSU mener, at artikel 1, stk. 6, i direktiv 84/5/EØF bør udgå, og er under alle omstændigheder imod den begrænsende bestemmelse i stk. 6, andet led, vedrørende væsentlig personskade. Det kan under ingen omstændigheder være op til medlemsstaterne at afgøre dette, da det helt klart ville føre til, at der inden for et område, der bør harmoniseres, ville gælde forskellige regler for de skadelidte fra den ene medlemsstat til den anden.

3.3. Artikel 3

3.3.1. EØSU bifalder den foreslåede ændring.

3.4. Artikel 4

3.4.1. EØSU bifalder de foreslåede ændringer, undtagen ændringerne under artikel 4, stk. 2 og stk. 4.

3.4.2. Artikel 4, stk. 2

3.4.2.1. Kommissionen foreslår, at der i direktiv 90/232/EØF indsættes en artikel 1a, der skal give forsikringsdækning for personskade på fodgængere og cyklister som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, uanset om brugeren af køretøjet har handlet culpøst.

3.4.2.2. EØSU er opmærksom på, at det er nødvendigt at videreudvikle den nuværende retssituation i forbindelse med skader på svage trafikanter. En forbedring af »svage trafikanters« situation bør ikke kun omfatte cyklister og fodgængere, men også andre ikke-motoriserede trafikanter, f.eks. rulleskøjteløbere. De bløde trafikanters situation skal dog ikke forbedres via et forsikringsretligt direktiv, da medlemsstaternes ansvarsretlige principper i så fald fortsat er gældende. Bekræfter man EU's lovgivningskompetence i forbindelse med materiel erstatningsret, bør beskyttelsen af de svage trafikanter gennemføres via erstatningsretlige bestemmelser, som er ensartede i hele EU. Et sådant regelsæt skal også indeholde en række elementære bestanddele, såsom et kausalitetskrav, hensyntagen til force majeure og udelukkelse af forsæt i forbindelse med skadevoldelse.

3.4.2.3. EØSU foreslår derfor, at Kommissionen fjerner denne bestemmelse fra direktivforslaget (det femte direktiv) og indfører den i et erstatningsretligt direktiv, som sikrer de svage trafikanter bedre erstatning og harmoniserer de regler, der berører dem.

3.4.2.4. Et nyt direktiv om ansvarsforsikring for motorkøretøjer kan så henvise til det erstatningsretlige direktiv og sikre ensartet erstatning til alle ofre for trafikuheld.

3.4.3. Artikel 4, stk. 4

3.4.3.1. Kommissionen foreslår, at der i direktiv 90/232/EØF indsættes en artikel 4b om udlevering af skadeserklæringer.

3.4.3.2. EØSU mener, at bestemmelsen er for begrænset, idet forsikringsselskabet kun forpligtes til at udlevere en erklæring om skader inden for to uger efter udløbet af en forsikringskontrakt. Forsikringstagerne har brug for denne erklæring inden kontraktens udløb for at finde et nyt forsikringsselskab. Hvis de først får den efter kontraktens udløb, vil

de nemlig være uden dækning i en vis periode. Hertil kommer, at denne erklæring på ethvert tidspunkt er nødvendig at have for forsikringstageren, især når han erhverver sig et andet køretøj, som han også vil forsikre. EØSU ønsker derfor, at erklæringen udleveres inden for to uger efter forsikringstagerens anmodning herom. EØSU mener, forsikringsselskabet desuden bør have pligt til at besvare enhver forespørgsel fra forsikringstageren pr. e-mail og/eller pr. brev.

3.5. Artikel 5

3.5.1. EØSU bifalder de foreslåede ændringer.

3.6. Artikel 6

3.6.1. EØSU bifalder gennemførelsesbestemmelserne.

4. Konklusion

4.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg konstaterer, at der findes et væld af EU-tekster om motorkøretøjsforsikring.

4.1.1. Allerede inden dette forslag til femte direktiv er vedtaget, kunne man overveje et nyt direktiv.

4.1.2. Der vil utvivlsomt komme flere tekster, der ændrer eller supplerer de allerede eksisterende. Ophobningen af tekster, som løbende ændres, gør lovgivningen særlig vanskelig tilgængelig. Det skaber stigende risiko for, at forståelsen og sammenhængen går tabt — kort før udvidelsen af EU.

4.1.3. EØSU foreslår på denne baggrund, at Kommissionen i det femte direktiv, som stadig er under behandling samler alle de foregående direktiver (72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF, 90/232/EØF, 2000/26/EF). Direktivet kunne senere omformes til en »Europæisk kodeks for motorkøretøjsforsikring« omfattende alle gældende forskrifter på området.

4.2. Senere ændringer og tiltag skulle så alene henvise til denne kodeks, som ville sikre sammenhængen i bestemmelserne som helhed.

4.3. En sådan europæisk kodeks for motorkøretøjsforsikring kunne være forløber for en mere omfattende »Europæisk forsikringskodeks«.

Bruxelles, den 26. februar 2003.

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg