

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse

(COM(2018) 336 final — 2018/0168 (COD))

(2018/C 440/13)

Ordfører: **Christophe LEFEVRE**

Anmodning om udtalelse	Rådet, 6.6.2018 Europa-Parlamentet, 11.6.2018
Retsgrundlag	Artikel 114, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug
Vedtaget i sektionen	4.9.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	19.9.2018
Plenarforsamling nr.	537
Resultat af afstemningen	191/0/6
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) hilser Kommissionens forslag i form af ændringen af direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse velkommen. Derimod beklager udvalget, at Kommissionen ikke har benyttet lejligheden til at foregribe udviklingen med selvkørende biler på trods af bemærkningerne i konsekvensanalysen ⁽¹⁾, der ledsager forslaget.

1.2. Hvad angår forbedringen af beskyttelsen af trafikofre i tilfælde af et insolvent forsikringssselskab, anser udvalget forslaget om godtgørelse af ofre gennem organet i offerets bopælsmedlemsstat for relevant. Kommissionen udelukker imidlertid muligheden for søgsmål, hvis offeret har rettet direkte henvendelse til forsikringssselskabet eller anlagt sag ved en domstol. Her anbefaler udvalget, at denne udelukkelse ikke træder i kraft, hvis forsikringssselskabet i mellemtiden bliver omfattet af konkurs eller likvidation, eller hvis offeret giver tilladelse til, at organet modtager udbyttet af erstatningssagen, mod selv at kunne få sin erstatning hurtigere. EØSU anbefaler, at de anvendte erstatningsniveauer (skadevirkninger) skal være de mest gunstige for offeret blandt dem, der er gældende i landet, hvor ulykken skete, og dem, der er gældende i bopælslandet.

1.3. Med hensyn til bedre anerkendelse af erklæringer om erstatningshistorikken anbefaler udvalget, at man præciserer navnet på den pågældende bilist og graden af vedkommendes ansvar for ulykken (fuldstændigt, delvist eller intet). EØSU rejser spørgsmålet om indholdet af erklæringen i tilfælde af en national lovgivning, der dækker et køretøj, uanset hvem føreren er, i forhold til lovgivning, der giver mulighed for at forsikre et køretøj med en anmeldt fører, hvor taksten fastsættes i henhold til den individuelle risiko- og erstatningsprofil, eller indehaveren af førerbeviset, uanset hvilket køretøj der benyttes. EØSU anmoder Kommissionen om at påbyde anvendelse af sikre medier til forsikringsattester og erklæringer om erstatningshistorikken og om, med henblik på kontrollen af deres gyldighed, at tillade anvendelsen af en sammenkoblet database, som ordensmagten kan foretage søgninger i.

1.4. Med hensyn til kontrol af forsikringer for at bekæmpe kørsel uden forsikring glæder udvalget sig over forslaget om at benytte nummerpladegenkendesteknologier for at kunne kontrollere køretøjerne i en national sammenhæng uden at behøve at standse dem. Hvis der ikke er tegnet forsikring, anbefaler udvalget, at køretøjet immobiliseres, indtil der frembringes en gyldig forsikringspolice.

⁽¹⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2018/EN/SWD-2018-247-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>

1.5. Vedrørende harmonisering af mindstebeløb for dækning anbefaler udvalget, at Kommissionen fastsætter en slutdato for indførelsen af minimumsniveauer for erstatning.

1.6. For så vidt angår direktivets anvendelsesområde glæder udvalget sig over præciseringen af begrebet transportmiddel på offentligt eller privat område, om det er stationært eller i bevægelse, undtagen en brug af de identificerede køretøjer udelukkende til landbrugsformål. Man bør dog garantere, at landbrugskøretøjer, der kører på offentlig vej, er omfattet af direktivet.

1.7. Endelig mener udvalget med hensyn til de nuværende regler på samme område, at Kommissionens forslag går i retning af fri bevægelighed for personer og varer og principperne for det indre marked, der sikrer fri udveksling af tjenesteydelser og fri etableringsret for forsikringsselskaber.

2. Baggrund og indledning

2.1. Kommissionen foreslår en ændring af direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse i form af en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF ⁽²⁾.

2.2. Kommissionen ønsker at forbedre beskyttelsen af ofre for ulykker, hvor motorkøretøjer er impliceret, som i dag er utilstrækkelig, at reducere forskellene i EU på, hvordan forsikringstagere bliver behandlet med hensyn til bonus og strafpræmie, samt at indarbejde Den Europæiske Unions Domstols domme, som er indtruffet siden gennemførelsen af det første EU-direktiv om motorkøretøjsforsikring, der blev vedtaget i 1972.

2.3. Direktivet er et vigtigt juridisk instrument til sikring af, at det fælles marked med fri bevægelighed kan fungere korrekt på grundlag af en enkelt præmie, uden at det er nødvendigt at købe tillægsforsikringer for at køre i en anden medlemsstat. Det har også til formål at garantere en høj grad af konvergens med hensyn til beskyttelse af ofre for trafikulykker.

2.4. Lovgivningen er baseret på den internationale ordning med grønne kort, en ikke-EU-aftale mellem 48 lande. Hovedelementerne i direktiv 2009/103/EF er:

- En forpligtelse for motorkøretøjer til at have en ansvarsforsikring, som gælder i alle dele af EU på grundlag af en enkelt præmie.
- Et obligatorisk mindstebeløb for dækning, som sådanne forsikringsaftaler skal omfatte (idet medlemsstaterne kan kræve større dækning på nationalt plan).
- Et forbud mod, at medlemsstaterne foretager systematisk kontrol af forsikring af køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat.
- En forpligtelse for medlemsstaterne til at oprette garantifonde til dækning af erstatningskrav for ofre for ulykker forårsaget af uforsikrede eller uidentificerede køretøjer.
- Beskyttelse af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor de har deres bopæl (»besøgende ofre«).
- En ret for forsikringstagere til at få en erklæring om deres erstatningshistorik i de seneste fem år fra deres forsikringsselskab.

2.5. Inden for rammerne af Kommissionens arbejdsprogram for 2016 og handlingsplanen om finansielle tjenesteydelser fra marts 2017 foretog man i 2017 en evaluering ⁽³⁾ af direktiv 2009/103/EF, og samme år afsagde EU-Domstolen to domme. Disse faktorer har fået Kommissionen til at tage stilling.

⁽²⁾ EUT L 263 af 7.10.2009, s. 11.

⁽³⁾ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-3714481_da

2.5.1. Bedre beskyttelse af trafikofre i tilfælde af et insolvent forsikringsselskab

2.5.1.1. Kommissionen foreslår, at et organ i hver medlemsstat bemyndiges til at udbetale erstatning til skadelidte, som normalt er hjemmehørende på deres område, i det mindste inden for den lovpligtige forsikrings grænser, for personskade eller tingsskade, der forvoldes af et forsikret køretøj, hvor man ikke inden for en frist på tre måneder modtager et begrundet svar på de punkter, der nævnes i erstatningskravet, eller hvis forsikringsselskabet eller genforsikringsselskabet er gået konkurs eller trådt i likvidation. Herfra er dog undtaget, hvis offeret allerede har indgivet en anmodning direkte til forsikringsselskabet eller har anlagt søgsmål, der endnu ikke er færdigbehandlet.

2.5.1.2. Kommissionen lægger op til, at dette organ kan modtage godtgørelse fra organet i den ansvarlige parts land.

2.5.2. Bedre anerkendelse af erklæringer om erstatningshistorikken, navnlig i en grænseoverskridende sammenhæng

2.5.2.1. Ifølge direktivet skal der udstedes en erklæring om erstatningshistorikken for bilforsikringsaftalen, der dækker de foregående fem år. Der stilles ikke krav til forsikringsselskaberne om at tage hensyn til sådanne erklæringer ved beregning af præmier.

2.5.2.2. Kommissionen anbefaler, at man standardiserer formen og indholdet af disse erklæringer, således at man skal præcisere de oplysninger, der gør det muligt at tilpasse præmierne i henhold til erstatningshistorikken, og at erklæringen sikres.

2.5.3. Kontrol af forsikringer for at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer

2.5.3.1. Kommissionen anbefaler brugen af nummerpladegenkendelsesteknologier til at foretage kontrol uden at standse køretøjerne inden for rammerne af et generelt nationalt kontrolsystem, en procedure, der ikke griber ind i personers og køretøjers frie bevægelighed.

2.5.3.2. Kommissionen præciserer, at en sådan kontrol af forsikring for køretøjer, der bevæger sig ind på det nationale område, forudsætter udveksling af data mellem medlemsstaterne.

2.5.4. Harmonisering af mindstebeløb for dækning

2.5.4.1. Kommissionen konstaterer i øvrigt, at mindstebeløbene for erstatning varierer fra land til land, især fordi niveauerne ikke er blevet tilpasset i overgangsperioden. Kommissionen anbefaler, at man harmoniserer mindstebeløbene for dækning, men at de enkelte medlemsstater har mulighed for at indføre højere mindstebeløb.

2.5.5. Direktivets anvendelsesområde

2.5.5.1. Gennem indarbejdelsen af tre domme fra EU-Domstolen ⁽⁴⁾ præciserer Kommissionen anvendelsesområdet for forpligtelsen til at have en ansvarsforsikring for motorkøretøjer, idet den undtager ulykker, hvor køretøjet udelukkende har været anvendt til landbrugsformål: enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug som et transportmiddel, uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og uanset om det er stationært eller i bevægelse.

2.6. Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

2.6.1. Kommissionen anfører, at dens forslag går i retning af fri bevægelighed for personer og varer, principperne for det indre marked, der sikrer fri udveksling af tjenesteydelser, og fri etableringsret for forsikringsselskaber.

3. Bemærkninger

3.1. EØSU hilser Kommissionens forslag i form af ændringen af direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse velkommen. Det er resultatet af tilbagemeldinger som fastsat i den lovgivningsmæssige ramme, men også af en konsekvensanalyse og offentlige høringer og indarbejdelsen af retspraksis ved Den Europæiske Unions Domstol.

3.2. Bedre beskyttelse af trafikofre i tilfælde af et insolvent forsikringsselskab

3.2.1. EØSU anser forslaget om erstatning til ofrene fra organet i bopælsmedlemsstaten for at afhjælpe forsikringsselskabers misligholdelse af deres forpligtelser eller i tilfælde af manglende begrundet svar inden for en rimelig frist for relevant og glæder sig over, at organet i offerets hjemland kan gøre regres gældende over for organet i tredjelandet, hvor den ansvarlige forsikrede er hjemmehørende.

⁽⁴⁾ Dommen i sag 2014 C-162/13 (Vnuk), dommen i sag 2017 C-514/16 (Rodrigues de Andrade) og dommen i sag 2017 C-334/16 (Torreiro).

3.2.2. Men eftersom forslaget udelukker, at forvaltningsorganet yder erstatning til offeret, hvis vedkommende har rettet direkte henvendelse til forsikringsselskabet, eller hvis der er indledt en retssag, anbefaler udvalget, at denne udelukkelse ikke finder anvendelse i følgende tilfælde:

- hvis forsikringsselskabet i mellemtiden går konkurs eller træder i likvidation,
- hvis kontrolmyndighederne ophæver en godkendelse,
- hvis offeret giver tilladelse til, at organet modtager udbyttet af erstatningssagen, for selv at kunne få erstatning meget hurtigt.

EØSU anbefaler, at de anvendte erstatningsniveauer (skadevirkninger) skal være de mest gunstige for offeret blandt dem, der er gældende i landet, hvor ulykken skete, og dem, der er gældende i bopælslandet.

3.3. *Bedre anerkendelse af erklæringer om erstatningshistorikken, navnlig i en grænseoverskridende sammenhæng*

3.3.1. EØSU glæder sig over, at der systematisk skal udstedes en standardiseret informationsattest, hvori det attesteres, hvorvidt den pågældende har forvoldt skader eller ej inden for de seneste fem år.

3.3.2. EØSU anbefaler, at man i øvrigt præciserer navnet på den pågældende bilist og graden af vedkommendes ansvar for ulykken (fuldstændigt, delvist eller intet).

3.3.3. EØSU rejser spørgsmålet om indholdet af erklæringen i tilfælde af en national lovgivning, der dækker et køretøj, uanset hvem føreren er, i forhold til lovgivning, der giver mulighed for at forsikre et køretøj med en anmeldt fører, hvor taksten fastsættes i henhold til den individuelle risiko- og erstatningsprofil, eller indehaveren af førerbeviset, uanset hvilket køretøj der benyttes.

3.3.4. EØSU henleder imidlertid opmærksomheden på den situation, der er opstået med førerløse motorkøretøjer, og på begrebet ansvarlig »fører«, når motorkøretøjet fjernstyres.

3.3.5. EØSU konstaterer, at Kommissionen ikke har til hensigt at lovgive vedrørende dokumentfalsk i forbindelse med erklæringer om erstatningsretorikken eller forsikringsattester.

3.3.6. EØSU anmoder Kommissionen om at påbyde anvendelse af sikre medier til forsikringsattester og erklæringer om erstatningshistorikken og om, med henblik på kontrollen af deres gyldighed, at tillade anvendelsen af en sammenkoblet database, som ordensmagten kan foretage søgninger i.

3.3.7. EØSU konstaterer, at Kommissionen ikke omtaler finansieringen af indførelsen af disse grænseoverskridende sammenkoblingssystemer.

3.4. *Kontrol af forsikringer for at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer*

3.4.1. EØSU hilser forslaget om at anvende nummerpladegenkendelsesteknologier til kontrol af køretøjer uden at standse dem velkommen, når de udførte kontroller finder sted inden for rammerne af et generelt nationalt kontrolsystem, som ikke er diskriminerende, og ikke gør det nødvendigt at standse køretøjet.

3.4.2. Til gengæld siger Kommissionen intet om, hvad der skal ske med køretøjer, hvor det konstateres, at de ikke er omfattet af en forsikringskontrakt. EØSU anbefaler, at køretøjet immobiliseres, indtil der fremlægges en gyldig forsikringspolice, eller en police, hvis udløbsdato ligger mindre end en måned tilbage.

3.4.3. Kommissionen præciserer, at en sådan kontrol af forsikringsdækning for køretøjer, der kører ind på det nationale område, forudsætter udveksling af data mellem medlemsstaterne, og at man skal garantere rettigheder, friheder og legitime interesser hos de personer, der er berørt af disse oplysninger, i henhold til den generelle forordning om databeskyttelse.

3.4.4. Kommissionen siger imidlertid intet om den administrerende operatør eller om finansieringen af udgifterne til indførelse og forvaltning af en sammenkoblet database over gyldige eller ugyldige forsikringsaftaler.

3.5. Harmonisering af mindstebeløb for dækning

3.5.1. EØSU tilslutter sig Kommissionens analyse af de varierede minimumstærskler, som navnlig ikke er i overensstemmelse med reglerne, eftersom de er lavere end de i direktivet fastsatte tærskler i næsten halvdelen af EU's medlemsstater.

3.5.2. Ud over den simple anbefaling om harmonisering af tærsklerne ⁽⁵⁾ anbefaler udvalget Kommissionen at fastsætte en sidste frist for indførelsen, som kan være ultimo 2019, for at sikre indførelsen af mindstebeløb for erstatninger, da fristen allerede er overskredet.

3.5.3. EØSU anbefaler, at de anvendte erstatningsniveauer (skadevirkninger) skal være de mest gunstige for offeret blandt dem, der er gældende i landet, hvor ulykken skete, og dem, der er gældende i bopælslandet.

3.6. Direktivets anvendelsesområde

3.6.1. Udvalget glæder sig over præciseringen af begrebet transportmiddel på offentligt eller privat område, hvad end det er stationært eller i bevægelse, idet man undtager brug udelukkende til landbrugsformål. Det skal dog sikres, at landbrugskøretøjer, der kører på offentlig vej, er omfattet af direktivet.

3.7. Sammenhæng med de gældende regler på det pågældende område

3.7.1. EØSU anfører ligeledes, at Kommissionens forslag går i retning af fri bevægelighed for personer og varer, og at det er i overensstemmelse med principperne for det indre marked, der sikrer fri udveksling af tjenesteydelser og fri etableringsret for forsikringselskaber.

Bruxelles, den 19. september 2018.

Luca JAHIER
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽⁵⁾ Direktiv 84/5/EØF som ændret ved direktiv 2005/14/EF.