

# Trafikforsikring og EU

**AIDA's nordiske kollokvium, Rungstedgaard d. 9.-11. marts 1994**

**Hovedreferent: Direktør Pentti Ajo, Trafikforsikringsforeningen i Finland**

**Co-referent: Advokat Finn Eger**

**Redaktør: Lektor Ph.D. Ivan Sørensen. Ass.: Stud. jur. Sonja Pedersen**

## Inholdsfortegnelse

1	Hovedreferent Pentti Ajo	2	Co-referent Finn Eger
1.1	Introduction	2.1	Indledning
1.2	Enforcement of The European Union Directives	2.2	EØS-aftalen
1.3	EEA amendments to traffic Insurance	2.3	Utviklingen i norsk ret
1.3.1	Area of validity	2.4	Forskjellen i erstatningsreglerne — bilførerdekning
1.3.2	Coverage	2.5	Forskjellen i erstatningsnivåer
1.3.3	Choice of greater cover	3	Sammenfattende bemærkninger
1.3.4	Settlement of claims	4	Diskussionen
1.3.5	Large risk insurance	4.1	Thorstein Iversen
1.3.6	Mass risk insurance	4.2	Eva Tidefelt
1.3.7	Finnish Motor Insurers' Centre	4.3	Pentti Ajo
1.3.8	Instructions on insurance terms and tariff	4.4	Bo Von Eyben
	A. Situation on the Second Generation Directives	5	Sammenfatning og konklusion
	B. Participation in cooperation by foreign Companies		
	C. Claims handling representatives		
	D. Brokers		
1.3.9	A challenge to National Bureaux		

## **1. Hovedreferent Pentti Ajo**

### **1.1 Introduction - National and international traffic insurance.**

In general terms, it has not been justified to speak of truly international Traffic Insurance (as Motor Liability Insurance is denominated in the Nordic countries) therefore the 3rd EC Motor Insurance Directive stipulated the multinational validity principle (Art. 2). This principle is now, after having been in force a year within the Union by way of the European Economic Area Treaty (EEA), introduced in the legislation of all signatory countries, and is thus the first major international arrangement in this field.

The former Nordic Frontier Insurance Pool with the National Motor Insurers' Bureaux as members represents an early form of international Motor Insurance. This arrangement, with traditions beginning in the early 1960's provided for an insurance cover valid in the Pool member countries.

The Green Card System, on the other hand, has not constituted any form of internationally valid insurance, as it merely has been and still is a means of cooperation between compensation systems of different countries. This statement is valid for the two fundamental Agreements of this system, the Uniform Agreement between Bureaux, Members of the Council of Bureaux, (UA, 1991J as well as the Multilateral Guarantee Agreement, (MGA, 1991J which now embraces 21 Bureaux).

### **1.2. Enforcement of the European union directives**

Under the EEA Treaty (effective from 1 January 1994), the contents of the Directives of the Council of the European Communities are incorporated into the national laws of those European Free Trade Association (EFTA) Countries that are Treaty countries. A general principle of the EEA Treaty is the elimination

of restrictions on economic competition in the area covering the Treaty countries. This makes it easier to commence insurance company operations in any other EEA country, while a simplified sale of insurance across frontiers also becomes possible.

The Directives, the oldest from 1972 and the latest from 1990, apply to traffic insurance as well as non-life insurance.

Three current traffic insurance Directives impose minimum requirements for statutory traffic insurance systems in the Community countries. The Directives contain an obligation on the Member States to make the necessary amendments to their own laws by a specified date.

Both the First (1972) and the Second (1983) Traffic Insurance Directives are what are called First Generation Directives, the contents of which had been applied in the Nordic countries even before these Directives were issued. These Directives established between the EU Member States, at various dates a basic organisation and minimum level of damages ensured by law came into effect in those countries as a consequence of the provisions.

The Second Generation Directives, so far as the nonEuropean Union Nordic countries are concerned, are linked directly to the coming into force of the EEA Treaty. Of these, the Third Traffic Insurance Directive (1990) contains provisions on the area and scope of the validity of insurance policies and Guarantee Funds while the Supplementary Directive on Non-Life Insurance (1990) presumes that the principle of Freedom of Services of the Non Life Insurance Directive (1988) will be applied in traffic insurance.

The motor insurance of EEA countries will be permitted to easy cross frontier sales and establishment within the Treaty area. A two-way movement is made possible within everything this report concerns in terms of rights and obligations.

### **1.3. EEA amendments to traffic insurance**

A fundamental concept of the EEA Treaty is that non-European Union parties bring their own laws into line with provisions in various sectors, so that they would comply with the contents of the Directives. Concerning traffic insurance in Finland, the provisions of the Second Generation traffic insurance Directives are contained in the "package of EEA bills" which introduces changes in the laws mentioned below and initiates adjustments of certain ordinances and of the instructions of the Ministry for Social Affairs and Health.

#### **1.3.1. Area of validity**

One of the most important fundamental legal amendments that are prompted by the Third traffic insurance Directive is the extension of internationality to insurance. Under the obligations of this Third Traffic Insurance Directive, an insurance policy on the basis of a single insurance premium paid will become uniformly effective throughout the Treaty area. This makes traffic insurance international in respect of this area of validity. Thus an insurance policy of a company in an EFTA country joining the EEA is effective in all the other EEA Countries, and a foreign as well as a Nordic victim may be covered in a situation in which there may be an option of a superior insurance coverage. This also goes for Nordic Frontier Insurance. Furthermore, our traffic insurance is effective in non-EEA areas if the vehicle is in direct transit from one EEA member country to another, say from Finland to Norway by way of Russia.

#### **1.3.2. Coverage**

Determination of the sphere of compensation is also an important question. First, injuries to the owner, holder or driver of a vehicle that is normally based abroad will still not be covered in principle by the vehicle's own traffic insurance if an accident occurs in Finland. In

the countries of the European Union, injuries to a driver are not covered by the traffic insurance on his vehicle. Under the Third traffic insurance Directive, traffic insurance coverage in the European Union countries was extended to the passengers in the vehicle at the end of 1992. The Directives regulate liability for the compensation of third parties, a traffic insurance policy in the European Union countries being solely a liability insurance. The Third traffic insurance Directive stipulates that there shall be compulsory indemnity coverage for passengers in a car. At the European level, Finnish traffic insurance will adhere to this unless otherwise provided by statute for reasons of reciprocity (LVL, Article 15). It has done so up to now only in the cases of Sweden and Norway.

In future, an EEA Member country or any other country that provides equivalent coverage may obtain the advantage of an extension of coverage to "driver's seat" on the basis of reciprocity. The EEA situation does not alter this, as the content of the Directive requires merely and explicitly a conformity with traffic liability insurance.

The traffic insurance law has been altered to the effect that Finnish traffic insurance will cover throughout the EEA area any personal injury to the driver, passenger and owner or holder of a motor vehicle normally based in Finland. Consequently, under the Finnish system, a Finnish driver involved in any accident or collision will always be entitled on the basis of his own Finnish traffic insurance policy to compensation for any personal injury. This change is in no way a consequence of the Directives or of the EEA Treaty.

#### **1.3.3. Choice of greater cover**

The principle of greater insurance cover, an important new provision, is contained in an amendment to the Traffic Insurance Act, for the amended Article 1 stipulates the guarantee of the superior insurance cover when an acci-

dent occurs in an EEA country and the compensation is payable on the basis of the insurance policy of a vehicle from another EEA country. On the strength of a new clause written in compliance with the Third Traffic Insurance Directive (Art. 2), the victim may choose whichever of the two covers required by law is higher. This means the choice is to be made between the compensation level offered in the country in which the accident occurs and the relevant scope of cover (insurance sums) of the country where the vehicle at fault is normally based.

If the accident occurs in Finland, compensation under the Traffic Insurance Act will usually be awarded automatically to the victim in the settlement. The victim may declare that he is not satisfied and demand compensation according to the standard of the other EEA country where the vehicle causing the accident is normally based. Thus, in respect of the classes of compensation which otherwise would be paid in accordance with the Finnish system, if the victim considers that the level of compensation of the country where the vehicle is normally based is more advantageous to him, he will now have the right to opt for the overall compensation standards under the laws of that country. The more advantageous level of the sums insured is evident from a comparison of the total compensation levels under the compulsory traffic insurance laws of the countries and not a comparison of individual compensation classes.

Let us assume that the system in the country where the accident occurs provides compensation for pain and suffering, lost earnings and permanent defect and handicap. For comparison, include these same compensation classes and their levels of compensation in the system of the EEA country where the vehicle causing the accident is normally based. If the overall compensation levels comprising the classes of compensation involved in the EEA

country where the vehicle is normally based are superior to those of the country where the accident occurred, the victim may choose the insurance coverage of the former country. Settlement of the accident itself will, however, take place in accordance with the rules of the legal system and insurance system of the country where the accident occurred.

### **1.3.4. Settlement of claims**

As to accidents involving foreigners, the claims and settlements will not change under the EEA situation. The process under the Green Card System thus remains unaltered. The National Bureau bears the main responsibility in respect of traffic accidents caused in its country by vehicles based abroad. If an accident is caused in Finland by a vehicle insured in Finland, a possible foreign party will claim compensation from the company insuring the Finnish vehicle. If the Finnish vehicle alone is at fault, there is no "choice of better cover" situation. The process is reciprocal for traffic accidents occurring abroad.

The claims settlement decision on an accident caused by a foreign vehicle must mention that compensation has been settled on the basis of the respective national traffic insurance law. If the victim in a situation providing a choice is dissatisfied with the decision, he must show

there is a better overall level of compensation in the EEA country in which the vehicle is normally based.

### **1.3.5. Large risk insurance**

The division in Non-Life insurance into large risk and mass risk insurance policies, enforced in accordance with the Directives, is also represented in the law on traffic insurance. From 1 January 1994 the large risk insurer will be entitled to engage in cross-frontier selling. On the basis of the Directive's "single licence"-principle, this means that policies of clients meeting the criteria for large risks may

be sold from a sales point in one EEA country to another EEA country where the company has no sales organisation of its own, but where it has appointed a claims handling representative. From the said date, traffic insurance policies sold to a client meeting the definition for large risk, usually a Company, need not obtain any compulsory advance confirmation of terms and tariffs from Authorities for cross-frontiers sales into and out of an EEA country. Naturally, this also goes for the national market.

Under Article 6 of the law on the free supply of insurance services, a client is a large risk client if at least two of the following criteria are met by the client organisation:— the sum total of the balance sheet is at least FIM 37.2 million; the turnover is at least FIM 76.8 million, and the average number of employees through the fiscal period is at least 250. This law is in effect only until the liberalisation of mass risks.

### **1.3.6. Mass risk insurance**

The liberalisation of mass risks, following the "single licence" principle, will come into effect at the earliest on 1st July 1994 (Government Bill to amend Articles 17, 18, 19 and 19a of the Traffic Insurance Act). In practice this means that the necessity to have the terms and tariffs for ordinary consumers' insurances confirmed in advance, will be abolished. But the Insurance Company must refer the general and specific terms applying to all traffic insurance policies to the Ministry of Social Affairs and Health before they are applied. The Ministry may further demand that the Company state the principles for the tariffs.

### **1.3.7. Finnish Motor Insurers' Centre: National Bureau and Guarantee Fund**

The Finnish Motor Insurers' Association (LVY) has throughout its 60 years of existence met the requirements that the first and

second traffic insurance directives impose on National Bureaux and Guarantee Funds. Changes in the Traffic Insurance Act made because of the EEA Agreement consolidate the position and responsibilities of the organisation under all the traffic insurance Directives. The changes in the law also include an alteration to the name of this public Association, which, from 1 January 1994, is called the Motor Insurers' Centre (LVRJ).

It is important in this connection that the Centre should be a centre for Companies established in the Country and also for Companies conducting traffic insurance operations here. Companies engaged in insurance operations in Finland - including companies engaging in cross-frontier selling - will become members of the Finnish Traffic Insurance Centre. This is determined specifically on the basis of the Guarantee Fund and national Green Card operations. The statute containing the rules of the Centre came into effect on 1 January 1994.

In comparison with the situation of its predecessor, a new feature of the Centre will be that foreign Companies will, in all likelihood, be concerned in its operations (Traffic Insurance Act, Article 17).

The position of the Centre as a National Bureau in the Green Card System will not undergo any change by the enforcement of the EEA Treaty. Thus it will centrally manage any traffic claims involving a vehicle brought into Finland for temporary use (Traffic Insurance Act, Article 15, Clause 2). Normally, compensation paid out on accidents will under the Green Card System Agreements be charged by the Centre to the Insurer of the vehicle in the country in which the vehicle is normally based. Alternatively the case refers to Frontier Insurance or Guarantee Fund .

The claims-handling contracts binding on the Centre adhere to the centralised handling system for claims involving foreign vehicles

at fault. This has been easy to keep under control, as the number of such claims has usually not exceeded 1,000 annually. In Green Card System countries representing greater volumes of foreign tourism, it is usual for the National Bureau to manage only a fraction of the claims and to authorise Member Companies to manage the rest under the supervision of the National Bureau.

Correspondingly, the Bureaux of other EEA countries, or Member Companies authorised by them, will continue to manage the claims of vehicles normally based in Finland on behalf of Companies engaged in traffic insurance in this Country. The National Bureau of the Country where the vehicle is normally based is ultimately liable for the payment of recovery claims in both directions.

European integration is also likely to impose a number of new responsibilities on the National Bureaux. One of these is that of meeting the need for guidance for victims on the option of superior coverage. The Bureaux will also have to attend to other special tasks aimed at securing the position of the victim, such as those arising from the liquidation of a Company engaged in cross-frontier sales, as explained below.

### **1.3.8. Instructions on insurance terms and tariff Transition period 1994**

As stated, the legislative amendments ensuing from the EEA Treaty also include cancellation of advance confirmation of insurance terms and tariffs in statutory traffic insurance. This will be implemented in two stages, with all large risk insurance objects being freed on 1st January 1994 (Act on the Free Supply of Insurance Services, Article 6) and with mass risks in close sequence with the European Union's own internal timetable on 1st July 1994 to follow.

In practice, it will be up to the Ministry of Social Affairs and Health to confirm, upon

application by the Centre, the terms of insurance to be complied with in traffic insurance between 1 January 1994 and the latter date. It will also be up to the Ministry to confirm, upon application by an Insurance Company, the principles for the Company's own insurance premiums so as to ensure that these, plus interest proceeds on the technical reserves, will suffice for the expenditure arising out of the company's operations and suffice to the extent determined by the Ministry for the maintenance of the Company's risk-carrying capacity; and that any surplus or deficit will be balanced out in forthcoming years (Traffic Insurance Act, Article 18, Clause 1). There is an obligation for the insurer to furnish the Ministry (via the LVK) with information on tariffs in individual large risk insurances.

Once the mass risk freedom of services situation is in force, tariffs must be calculated on the principle of force, tariffs must be calculated on the principle of securing the interest on the insured, with the provision that insurance premiums must stand in reasonable proportion to the costs arising from the policies. The Ministry of Social Affairs and Health will also, when necessary, issue instructions about risk classification to be observed when calculating insurance premiums, and about discounts on insurance premiums granted on the basis of claim-free years and increases to be made in insurance premiums due to claims (Bonus-system).

Insurance companies must make studies and calculations to form a basis for their setting of tariffs as prescribed by the Ministry. The Ministry's rules for the Insurance Companies engaged in traffic insurance in Finland contain an obligation, where mass risks are involved, to obtain the confirmation of the Ministry on the tariff standards grounds on which identical classification of risk and uniform provisions on bonuses are to be observed between from 1st January 1994 until such

time when the mass risk liberalization takes place. Where large risks are concerned, and, from the latter date, also where mass risks are concerned, there must be observance of the risk classification that the Ministry has directed from the beginning of 1994.

### **A. Situation on the Second Generation Directives**

Apart from what has been said above about the enforcement of Freedom of Services embodied in the Second Generation Directives, it is the intention to introduce common procedures in determining and recording traffic insurance premiums when the Second Generation Directives are to be fully implemented in the EEA Countries of EFTA.

### **B. Participation in cooperation by foreign Companies**

Among the direct obligations under law, foreign Companies engaging in traffic insurance operations in Finland are obliged to participate in the work of the Finnish Traffic Insurance Centre and the costs arising from it (Traffic Insurance Act, Article 17). There will also be other obligations arising from such operations. On the other hand, the Directives require only that a national traffic insurance Bureau and a Guarantee Fund should exist. This involves the reciprocal handling of claims, recovery, a recovery system and Guarantee Fund operations to manage claims arising from uninsured and unknown vehicles, as required under the Conventions. Also, the amendments to the Traffic Insurance Act and the auxiliary legislation place the same conditions on foreign traffic insurance Companies as on Finnish Companies.

### **C. Claims handling representatives**

The Traffic Insurance Act includes a provision, complying with the Supplementary Directive, requiring that in any cross-frontier supply of services the selling Company must

appoint a specific claim handling representative in the respective EEA country to represent the Company. In this connection an agency does not mean a branch, a bureau or a business agency but only that the handling representative has explicit responsibility to settle traffic claims and pay compensation and to represent the Company, or to arrange for its representation, before the Courts and Authorities of the EEA country in which the services are provided.

The new Article 19a of the Traffic Insurance Act deals with the claims handling representative and also determines in detail his authorizations and qualifications. In practice, close cooperation will presumably emerge between the National Bureaux and claims handling representatives in the EEA Countries.

### **D. Brokers**

The operation of brokers are likely to activate as soon as the cross-frontier sales in traffic insurance materialise in respect of large risks. It is natural that brokers operating primarily among Companies concentrate chiefly on large risk policies. It is also obvious that traditional insurance handling representatives will continue to stay in the markets. In anticipation of the EEA situation, brokers have tried to obtain handling representative's rights for themselves, but these two means of distribution have been kept separate in the Finnish legislation.

### **1.3.9. A challenge to National Bureaux**

Undoubtedly, the biggest changes affecting the traffic insurance Bureaux of the EEA Countries, apart from the membership of foreign Companies, are the new features introduced in the handling of claims and in communication about systems.

Although it is a requirement that the initiative on the choice of the greater insurance cover should be made in the individual cases

by the victim himself, it is unreasonable to presume that the choice of the level of compensation could be left completely to the victim himself. It is unreasonable to presume that the choice of the level of compensation could be left completely to the victim and to his knowledge. It depends on cooperation between the National Bureaux and the respective Markets how the alternative insurance coverage are to be implemented in practice. One may hope for help in this respect from an agreement, presently drafted within the Council of Bureaux, on servicing victims of motor accidents.

## 2. Co-referent Finn Enger

---

### 2.1. Indledning

Min oppgave blir å beskrive det norske trafikksikringssystemet og implementeringen av EU-direktivene i norsk rett. Deretter skal jeg knytte en del kommentarer til reglene, og uklarheter i dem, spesielt med henblikk på nordiske forhold.

### 2.2. EØS-aftalen

Først finner jeg det riktig å fremheve at EØS-systemet for motorvognforsikring ikke kan sies å være et EU-produkt. Reglene i direktivene har sitt utgangspunkt i de eksisterende avtaler (Uniform Agreement between Bureaux og Multilateral Guarantee Agreement) mellom trafikksikringsforeningene. IEU's annet motorvogndirektiv er det innført regler om, at den obligatoriske dekning skal gjelde alle EØS-land, og om at kjennemerke fra EU-land var tilstrekkelig dokumentasjon for at nødvendig motorvognforsikring foreligger. Begge disse reglene var allerede etablert mellom de nordiske land gjennom den nordiske grenseforsikringspoolen.

I henhold til reglene foretar den norske

Trafikkforsikringsforeningen oppgjør av personskaade, forsørgertap og tingskaade forårsaket av utenlandske kjøretøyer i Norge. Antallet slike skader utgjør ca. 1.500 i 1993. I tillegg foretar foreningen oppgjør av slike skader forårsaket i Norge av uforsikrede og uidentifiserte kjøretøyer. Antallet slike skader utgjorde henholdsvis 800 og 1.000 i 1993.

Grunnreglene i det norske regelverket om trafikksikring finnes etter endringene foretatt som en følge av implementeringen av EØS-avtalen i en lov av 3. februar 1961 om bilansvar og en tilhørende forskrift om trafikksikring. I tillegg inneholder et forslag til "Forskrift om forsikringstjenesteytelser i direkte skadeforsikringsvirksomhet og direkte livsforsikringsvirksomhet" regler som inn tar prinsippene i 2. skadeforsikringsdirektiv om et fritt marked for tjenesteytelser også innenfor motorvognforsikring. Til sist kan nevnes vedtektene til det norske "motor insurers' bureau", Trafikkforsikringsforeningen.

### 2.3 Udviklingen i norsk ret

De norske reglene om bilansvar tilfredsstiller fra tidligere i det alt vesentlige de krav som følger av EØS-reglene. Det har likevel vært nødvendig å gjøre visse endringer, vesentlig i forbindelse med gjennomføringen av forsikringsplikten.

EØS-reglene stiller krav om at forsikringen skal omfatte skade på alle passasjerer og andre tredjemenn. Dette er tilfredsstilt gjennom at den norske loven i § 4, nå som tidligere etablerer et objektivt bilansvar for personskaade. I den norske bilansvarslovens § 7 finnes regler om bortfall av erstatning som følge av medvirkning. En skadelidt som "visste eller måtte vite" at en motorvogn var stjålet kunne ikke få erstatning. Det er på det rene at EØS-reglene ikke tar sikte på å gripe inn i slike alminnelige erstatningsrettslige prinsipper. Imidlertid går begrepet "måtte vite" lenger enn en normal medvirkningsregel, fordi den



medfører et bortfall, og ikke avkortning av erstatning. Begrunnelsen for en slik reaksjon må derfor heller finnes i aksept av risikosynspunkter. Man fant det derfor nødvendig å endre reglene slik at bortfall av erstatninga etter norsk rett nå kan finne sted kun dersom skadelidte "visste" at kjøretøyet var stjålet. Siden EU's regelverk ikke har bestemmelser om forsikring av bilfører er regelen likevel beholdt for bilføreren. Det vil si at bilfører som "visste eller måtte vite" at kjøretøyet var stjålet heller ikke etter de nye reglene vil få erstatning.

Bilansvarslovens § 12 ga tidligere forsikringsselskapet regressrett dersom forsikringstakeren "visste eller måtte vite" at vognføreren var pavirket av alkohol eller andre berusende midler. Regelen er på tilsvarende måte som for § 7 endret til et krav om kunnskap. Begrunnelsen er at det ikke er naturlig at regelen om regress rekker lenger enn regelen om bortfall i § 7.

§ 17 gir forskriftshjemler, og er endret for å gi hjemmel for nødvendig tilpasning av den eksisterende forskrift om trafikkforsikring til EØS-reglene. Den endrede forskrift gir i større grad enn tidligere regler om Trafikkforsikringens virksomhet. Videre finnes nå regler om at utenlandske motorvogner som brukes i Norge må ha bevis for at nødvendig trafikkforsikring foreligger. Som bevis godtas grønt kort, vognkort eller annet bevis på at motorvognen er hjemmehørende i EØS-land eller annet land som har sluttet seg til den multilaterale garantiavtale mellom trafikkforsikringsforeningene.

EØS-avtalens regler om frie tjenesteytelser medfører at også forsikringsselskaper som ikke er etablert i Norge vil kunne tegne trafikkforsikring. Direktivet inneholder blant annet regler som skal sikre skadelidte oppgjør på samme måte som når forsikring tegnes i et norsk selskap. Disse reglene er tatt inn i tjenesteytelsesforskriften nevnt ovenfor. Etter reg-

lene skal det tjenesteytende selskap utnevne en representant bosatt i vertslandet med fullmakt til å forestå skadeoppgjør og til å representere selskapet i andre forhold. Dersom Trafikkforsikringsforeningens utgifter til dekning av skader påført av ukjente og uforsikrede motorvogner kun skulle fordeles på de forsikringsselskaper som var etablert i Norge ville dette kunne virke konkurranseforvridende. § 1a og 2 i trafikkforsikringsforskriften inneholder derfor regler om at alle selskaper som er registrert i Kredittilsynet plikter å være medlem av foreningen, og betale bidrag i forhold til premieandel.

### **2.4.Forskjellen i erstatningsreglerne - bilførerdekning**

Den nye internasjonale regulering i EØS-reglerne har satt søkelyset på noen markerte forskjeller som fortsatt eksisterer mellom reglene i og utenfor Norden. Et av områdene er såkalt "first party" forsikringsdekning av bilføreren (dekning av skade på fører under egen motorvognforsikring). Innlemmelse av en slik dekning i ansvarsforsikring for motorvogn har møtt stor motstand i de fleste EU-landene. Hovedargumentet mot en slik dekning er at en ansvarsforsikring som dekker forsikringstakeren er en umulighet. Videre er motstanden begrunnet i den preventive effekt i at føreren ikke har beskyttelse. Det siste argument kan pareres ved å peke på at føreren i alle EU-land står fritt til å dekke seg gjennom en (riktig nok) beløpsbegrenset førerulykkesdekning.

De nordiske landene har også ganske forskjellige regler på dette området. I Finland og i Norge vil bilføreren ha samme erstatningsrettslige vern som en passasjer eller fotgjenger. I Finland er dekningen, som Pentti Ajo har nevnt, basert på et gjensidighetsprinsipp. Det vil si at en utenlandsk bilfører som blir skadet i Finland vil få erstattet sitt tap dersom hans hjemland gir slik dekning. I Norge dekkes førerskade uten noen slik forutsetning om

gjensidighet. I et konkret tilfelle medførte dette prinsipp at en engelsk statsborger uten førerdekning i hjemlandet fikk kompensasjon for sin personskade ved utforkjøring i Norge. Det eksisterte ingen hjemmel for å kreve tapet dekket fra det engelske forsikrings-selskap, og dette ble således utlignet på den norske trafikforsikringsforeningens medlemmer. Dette kan ikke sies å være en heldig løsning.

Intet slår imidlertid den danske løsning på problemet. I Danmark kan "first party" dekning ikke tegnes. Ved sammenstøt skal imidlertid motorvognens ansvarsforsikring dekke skade på fører i det kjøretøyet man støter sammen med. I et tilfelle hadde dansk motorvogn skylden for et sammenstøt med en norsk rutebil i Danmark. Likevel ble den norske bils forsikrings-selskap avkrevet erstatning for den danske førers personskade.

Fra dette prinsipp er det så vidt jeg forstår et unntak kun for grov uaktsomhet og forsett. En slik løsning må vel karakteriseres som en fiksjon. Det praktiske behov for reparasjon dekkes samtidig som prinsippet om at en ansvarsforsikring ikke kan dekke egen part opprettholdes. Rettferdig overfor den part som ikke har skyld i et uhell kan det vel neppe sies å være.

### **2.5. Forskjellen i erstatningsnivåer**

Forskjellen i erstatningsnivåer i EØS-landene medfører også problemer. To skadelidte fra forskjellige EØS-land underkastet samme forsikringsregler kan på grunn av tilfeldigheter få helt forskjellige erstatninger. Forskjellene inviterer til forum shopping, og problemene aksentueres av at erstatningsnivået i de nordiske rettssystemer er blant de laveste i EØS. EU-landene har på dette område ikke kunnet bli enige om en harmonisering av erstatningsreglene og har som et dårlig substitutt innført regler om lovvalg i forsikring. Innen bilansvarsforsikring er i tillegg innført

regler om at skadelidte i visse tilfelle kan velge mellom dekningsnivået i skadelandet og i bilens hjemland. Forskjellen mellom dette system og lovvalgsregler skal illustreres i det følgende. Fører og passasjer i en bil hjemmehørende i Norge blir skadet under kjøring i Tyskland. Tyskland har ikke regler om dekning av bilens fører under bilens ansvarsforsikring. Han dekkes derfor ikke av "greater cover" regelen, og må holde seg til den norske ansvarsforsikring. I henhold til denne må bilføreren velge norsk rett som grunnlag for alle deler av erstatningsutmålingen.

Bilens passasjer vil etter tyske rettsregler (choice of greater cover) ha valget mellom erstatningsnivået i Tyskland og i Norge. Det tyske erstatningsnivå vil normalt være å foretrekke, og vil være det alternativ som kommer til anvendelse, medmindre skadelidte på eget initiativ kan vise, at norsk rett gir bedre dekning. Vurderingen kan imidlertid bli avhengig av, hvilken skadetype skadelidte er påført. Det er allment akseptert at det ytes erstatning for mange flere nakkeslengskader i Norge enn i Tyskland. Det beste råd til en skadelidt passasjer vil i et slikt tilfelle derfor kunne være å gjøre opp skaden etter norsk rett, hvor muligheten for å etablere et ansvarsgrunnlag er større.

Slik kan man fortsette. Mitt poeng er å peke på, at den mangelfulle harmonisering resulterer i økt kompleksitet og vanskelige valg for skadelidte og for forsikrings-selskapet. Merk også at skadelidte er gitt i oppgave å ivareta sine interesser, og er den som må vise at skaderegulering i kjøretøyets hjemland vil gi bedre dekning enn oppgjør i skadelandet.

### **3. Sammenfattende bemerkninger**

EU-direktivene om harmonisering af traktatlandenes regler om trafikforsikring (motoransvarsforsikring) tager udgangspunkt i de eksisterende aftaler mellem trafikforsikrings-

foreningerne (Uniform Agreement between Bureaux og Multilateral Guarantee Agreement).

De vigtigste nye regler er, at traktatlandene har ret til at tegne trafikforsikringer over landegrænserne. I praksis vil dette ske på den måde at det pågældende selskab — efter koncession er givet — anmelder sig til trafikforsikringsbureauet. Det udenlandske selskab har herefter ret til at tegne trafikforsikring i det pågældende land selv om det ikke er etableret i landet. Endvidere ser det ud til at der er enighed om at art. 2 stk. 2 i 3. trafikdirektiv (14/5-1990 90/232 EØF) kan fortolkes således, at den skadelidte kan vælge den højeste ansvarsforsikringssum i registreringslandets eller skadestedets lovgivning. Der er enighed om at ansvarsspørgsmålet afgøres efter skadestedets ret (lex loci delicti). Eks.: En dansk bilist påkøres af en tysk bilist i Danmark. Spørgsmålet om, hvorvidt den tyske bilist er ansvarlig for uheldet afgøres efter dansk ret. Pålægger tysk lovgivning ansvarsforsikreren en højere ansvarsforsikringssum end den danske færdselslov, kan den danske skadelidte kræve erstatning inden for den tyske maksimumsum.

Endvidere blev det drøftet om, og i hvilket omfang forumshopping er tilladt, på den måde at skadelidte kan vælge mellem erstatningssystemet i skadestedets land og skadevolders registreringsland. Der synes at være nogen enighed om, at skadelidte har ret til, at vælge det erstatningssystem der giver den bedste dækning, men at han ikke kan shoppe for så vidt angår de enkelte erstatningsposter. Spørgsmålet er måske ikke endelig afgjort?

Hvis forumshopping bliver almindeligt anerkendt vil der opstå et behov for information af de skadelidte, hvilket vil være et omfattende og kompliceret arbejde. Se nedenfor afsn. 5.

## 4. Diskussionen

---

### 4.1. Thorstein Iversen

Implementeringen af EU-direktiverne er for dansk rets vedkommende sket ved ændringslov nr. 98 af 9/2-1994, hvorefter man pr. 1/7-1994 gennemfører ”freedom of services”. For så vidt angår de såkaldte store risici har EU-lande fra den 1/7-1992 kunne tegne ansvarsforsikring i andre medlemslande uden at være etableret i tegningslandet. Det er et krav, at de udenlandske selskaber skal være medlem af tegningslandets ”grønt-kort bureau - i Danmark Dansk Forening for International motorkøretøjsforsikring (DFIM). Nogle enkelte især italienske selskaber har benyttet sig af muligheden og er optaget i DFIM. Der skal først betales bidrag til DFIM når der tegnes forsikringer.

Der foreligger et forslag fra EU vedr. aftaler om ”Innocent Victims”. Forslaget går ud på at landenes ”grønt-kort bureauer” kan indgå bilaterale aftaler om hjælp til skadelidte i udenlandske skadesager. Iflg. udkastet skal bureauet på forhånd anslå omkostningerne til dets assistance, samt et non-profit tillæg og diverse gebyrer. Desuden kan bureauet betinge assistancen af, at disse beløb indbetales af skadelidte. På denne baggrund vil systemet nok ikke komme til at virke optimalt.

M.h.t. det af Pentti Ajo nævnte EU-forslag til aftale om likvidation af et FOS-selskab (et selskab der ikke er etableret i tegningslandet) er det tvivlsomt, hvor meget DFIM i givet fald vil komme til at hæfte for. Iflg. DFIM’s gældende vedtægter hæfter man for tiden med 500.000,- kr. og det er jo et noget beskedent beløb efter tidens priser.

### 4.2. Eva Tidfelt

I Sverige har der hersket stor tvivl om lovgivningsspørgsmålet. Man mener at beskyttelsen iflg. 3. direktiv (90/232 af 14/5-1990) alene

gælder ansvarssummens størrelse og ikke er et rent lovvalg. Eks.: En svensk bilist impliceres i et færdselsuheld i Østrig. Hvis den svenske ansvarssum ikke er tilstrækkelig til at dække den svenske bilists krav har han ret til at vælge Østrigs ret, hvis dette lands ansvarssum er større. Derimod kan den svenske bilist rejse kravet direkte overfor den skadevoldende bilists forsikring og få erstatningen reguleret efter Østrigs ret.

### 4.3. Pentti Ajo

Det er korrekt at, der kun er valgfrihed m.h.t. ansvarssummerne, jfr. art. 2 stk. 2 i 3. direktiv. Der kan ikke "shoppes" om de enkelte erstatningsposter, men forumshopping er tilladt når det gælder erstatningsniveauet. (Eks.: Dansker påkøres af tysk bilist i Danmark. Ansvarsspørgsmålet afgøres efter *lex loci delicti*, d.v.s. efter dansk ret. Derimod kan den danske skl. vælge det tyske erstatningsniveau m.h.t. personskadene).

### 4.4. Bo Von Eyben

Når der i højere grad inviteres til forumshopping for at opnå størst mulig erstatning, vil modtrækket være en harmonisering af de materielle udmålingsregler. Dette vil både i nordisk og europæisk sammenhæng medføre næsten uoverstigelige problemer. Et af mange spørgsmål der hidtil har virket blokerende for overvejelserne for nordisk retsenhed, er valget mellem terminsvis betaling af erstatninger (Sverige og Finland) og kapitalerstatninger (Danmark og Norge). Der må her vælges førend der kan harmoniseres. Hvis man i et videre europæisk perspektiv inddrager hele forholdet mellem erstatning på den ene side og de sociale sikringsydelser på den anden side, vil det medføre et næsten umuligt reformarbejde. Man har nemlig i Norden et nettoerstatningssystem, hvor erstatningen supplerer de sociale ydelser, mens kontinentaleuropa anvender et bruttoerstatningssystem,

som helt eller delvist replacerer de sociale ydelser eller nettoerstatninger kombineret med regresløsninger for de sociale ydelser.

## 5. Sammenfatning og konklusion

---

Det kan konstateres at EU-direktiverne, om harmonisering af landenes regler om trafikforsikring, ikke har medført større ændringer i den daglige sagsbehandling — i hvert fald ikke i de nordiske lande. På enkelte punkter kan der dog efterhånden vise sig behov for ændringer eller nytænkning. Disse punkter fremhæves i det følgende.

Når det gælder de skadelidtes retsstilling er der sket nogle ændringer i forhold til den tidligere retstilstand. Når skadelidte der bor i landet x påkøres af en bil der er registreret i landet y kan skadelidte vælge forsikringssummen i y, hvis dette yder en større forsikringssum end x og vice versa. Endvidere har det været drøftet om skadelidte kan shoppe når det gælder erstatningsniveauet. Det vil sige, om art. 2 stk. 2 i trafikforsikringsdirektivet kan fortolkes således, at skadelidte kan vælge erstatningssystemet i x, hvis dette giver en bedre dækning end i y og vice versa. Hvis bestemmelsen fortolkes på denne måde må man forvente, at der vil opstå et stort behov for (og måske et krav om) information til de skadelidte. De skadelidte vil sædvanligvis ikke selv kunne skaffe sig oplysninger om de forskellige landes erstatningssystemer. De skadelidte vil ofte ikke en gang være klar over at de har et valg. Det vil derfor være nærliggende at skadevolders eller det nationale bureau (jfr. hertil EU-forslaget om "innocent victims") giver de skadelidte den nødvendige information. Dette vil dog give ansvarsforsikringsselskabet eller det nationale bureau et større administrativt arbejde. På længere sigt kan man måske forestille sig, at der bliver pålagt en egentlig informationspligt? En an-

## TEMA AIDA

---

den måde at løse dette problem kunne være at harmonisere landenes erstatningssystemer, således at de skadelidte får samme erstatning uanset i hvilket land skaden sker. Dette er imidlertid næppe noget der vil ske inden for den nærmeste tid, hvis det overhovedet nogensinde kan gennemføres. Man kan blot tage problemerne i nordiske lande — der ellers har retsenhed på mange områder — hvor et så lille spørgsmål som førerpladsdækningen giver anledning til problemer. På dette felt henstår der således mange uløste spørgsmål.

En anden ændring der bør nævnes, er selskabernes mulighed for at tegne trafikforsikring i de andre medlemslande uden at være etableret der. Selv om en del selskaber har ladet sig registrere i de nationale bureauer er, det dog ikke sikkert, at egentlig tegning af forsikringer på forbrugerområdet (masserisici) vil blive særlig udbredt. Derimod kan det tænkes, at direkte tegning af erhvervsområdet (de store risici) vil blive benyttet i større omfang. Imid-

lertid har dette også før direktiverne været muligt og brugt. Konklusionen er derfor, at det frie marked på dette område næppe vil få nogen betydning, i hvert fald på kort sigt.

Et mindre, og af det lige nævnte afledet spørgsmål, er om de udenlandske selskaber skal deltage i udgifterne til poolordninger som f.eks. til den ordning der dækker skader forvoldt af ukendte og uforsikrede motorkøretøjer som reguleres af det nationale bureau og som hovedsagelig vil være skader forvoldt af nationale motorkøretøjer. Som det fremgår af co-referentens indlæg besvares dette spørgsmål bekræftende i Norge. Det samme må gælde i de andre lande. Skal de udenlandske selskaber også deltage i udgifterne selv om de rent faktisk ikke har tegnet nogen forsikring i det pågældende land? Dette er ikke afklaret — i hvert fald for det danske bureau's vedkommende — men må vel besvares benægtende?