

Det afhænger fuldstændig af, hvilke summer man har valgt.

Såfremt man skal sikre, at alle personer, der kommer til skade ved en automobilulykke i udlandet, får erstatning efter danske regler, skal man derfor indføre en ordning med en lovpligtig forsikring.

I Sverige har man en ordning, hvor svenske statsborgere eller personer bosiddende i Sverige får erstatning efter svenske regler, når de kommer til skade ved en automobilulykke i udlandet. Denne ordning omfatter personer, der er førere eller passagerer i et svensk registreret motorkøretøj. Ordningen er en del af den svenske lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

En tilsvarende ordning kan vel etableres i Danmark, men det forudsætter, at man samtidig i den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer indfører dækning af motorkøretøjets fører i forbindelse med alene ulykker, dvs. ulykker hvor der ikke er involveret andre motorkøretøjer (førerpladsdækning), lige som man har i Sverige, da man ellers vil få en situation, hvor der vil være bedre dækning for danske førere, der kommer til skade i udlandet end, hvis de kommer til skade i Danmark.

Man skal være opmærksom på, at prisen for en ordning, som den svenske, etableret som en del af den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer formentligt vil være dyrere i Danmark end den er i Sverige. I modsætning til Sverige har man som bekendt i Danmark en afgift på den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer på 50% af præmien. Endvidere foretager danske kommuner regres for sygedagpenge, hvilket de svenske kommuner ikke gør.

Forsikrings erhvervet har i øvrigt ikke aktuelle beregninger for hvad en ordning som den svenske vil koste i Danmark. Det kan oplyses, at der i betænkning nr. 1036 af 1985 om erstatning og forsikring for skader opstået ved benyttelse af motordrevne køretøjer, side 135 - 136 og side 138 -140 er nævnt, at alene dækning af føreren (førerpladsdækning) vil medføre en præmiestigning på gennemsnitligt 15%. For særligt udsatte grupper - motorcyklister og knallertkørere - vil præmiestigningen formentligt ikke være under henholdsvis 50% og 130%. Beregningerne er foretaget uden hensyn til afgiften på lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

Oven i disse tal skal man lægge præmiestigningen som følge af erstatninger for automobilulykker i udlandet samt, at erstatningsniveauet er steget væsentligt siden 1984, og det forhold at

danske kommuner nu opkræver regres for sygedagpenge, hvilket de ikke gjorde, da beregningerne blev udarbejdet i 1984. Hertil kommer afgiften på lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

Endelig skal det bemærkes, at der vil ske en yderligere præmiestigning ud over den forventede stigning i præmierne for lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer som følge af den stigning i erstatningsniveauet på ca. 50%, der sker med vedtagelsen af forslag til lov om ændring af lov om erstatningsansvar, lov om erstatning fra staten til ofre for forbrydelser og lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v. (Revision af regler om erstatning for personskade m.v. samt nedsættelse af afgiften af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v.). Der henvises til betænkning nr. 1383 om revision af erstatningsansvarsloven m.v., side 96 - 97.

En nærmere beregning af, hvad en ordning som den svenske vil medføre i præmiestigning vil kræve en dybere undersøgelse, men på grundlag af de beregninger, der blev udarbejdet i 1984, vil det formentligt kunne konkluderes, at præmiestigningen på den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer vil blive langt mere end gennemsnitligt 15%. Dette skyldes væsentligst, at der er tale om en ordning, der er bredere end blot førerpladsdækning, at danske kommuner opkræver regres for sygedagpenge, og at erstatningsniveauet er steget væsentligt siden 1984.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at den svenske ordning ikke omfatter skade på svenske statsborgere mm., hvis ulykken sker i et i udlandet lejet motorkøretøj. Ligeledes skal det bemærkes, at ordningen ikke omfatter svenske statsborgere mm., der som fodgængere eller cyklister kommer til skade ved et uheld forårsaget af et udenlandsk motorkøretøj i udlandet. Dette følger af, at der ikke er nogen svensk lovpligtig ansvarsforsikring for udenlandsk motorkøretøjer eller for svenske fodgængere og cyklister.

De ovenfor nævnte grupper må sørge for at dække sig ind på frivillig basis ved hjælp af ulykkesforsikringer på samme måde, som det er muligt i Danmark at tegne fører- og passagerulykkesforsikringer, almindelige personulykkesforsikringer og rejseulykkesforsikringer...«

Trafikministeriet har bl.a. udtalt følgende:

»Det er Trafikministeriets grundlæggende holdning, at hvis der med spørgsmålet alene menes udbetaling af erstatning i konkrete tilfæl-