

### 2.3. Grønkortordningen

Det grønne kort er et internationalt forsikringsbevis, der udfærdiges af et nationalt forsikrings-selskab. Beviserne trykkes på grønt papir, deraf navnet.

Grønkortordningen blev oprettet ved en henstilling i 1949 fra en arbejdsgruppe under transportkomitéen i De Forenede Nationers Økonomiske Europa-Kommission. Ordningen har været i kraft siden 1954 og har til formål at understøtte og forenkle den mellemstatslige motorkøretøjstrafik. Igennem grøn kortordningen har landene sluttet aftale med hinanden om gensidig gyldighed af motorkøretøjsforsikringer.

På nuværende tidspunkt er følgende lande medlem af grøn kortordningen: Albanien, Andorra, Belgien, Bosnien-Herzegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, F.Y.R.O.M (Makedonien), Grækenland, Holland, Iran, Irland, Island, Israel, Italien, Kroatien, Letland, Luxemburg, Malta, Marokko, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Schweiz, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Storbritannien og Nordirland, Sverige, Tjekkiet, Tunesien, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn og Østrig.

Udgangspunktet er, at et motordrevet køretøj fra et land, der er tilsluttet ordningen, skal kunne færdes i trafikken i et andet land.

Grønkortordningen sikrer, at skadelidte får erstatning for skader forårsaget af et køretøj, der er hjemmehørende i et andet land end uheldslandet, uanset om skaden er sket i skadelidtes bopælsland eller i et andet land omfattet af ordningen.

Hvis skaden forvoldes i et andet land end det land, hvor køretøjet er hjemmehørende, skal erstatning betales af grøn kortbureauet i det pågældende land efter dette lands erstatningsregler. Det betalende grøn kortbureau har efterfølgende regres mod grøn kortbureauet i køretøjets hjemland eller direkte mod køretøjets ansvarsforsikrings-selskab. For eksempel, hvis en dansk bil bliver impliceret i et uheld, hvor en tysk statsborger bliver personskadet i Polen, skal erstatningen til tyskeren udbetales af det polske grøn kortbureau efter polsk lov. Det polske grøn kortbureau vil derefter kræve erstatningsbeløbet fra det danske grøn kortbureau, der efterfølgende vil kræve pengene fra det forsikrings-selskab, der har ansvarsforsikret køretøjet.

I Danmark er Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) udpeget som grøn kortbureau.

## 3. Lovforslaget

### 3.1. Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 (4. motorkøretøjsforsik-

ringsdirektiv) har til formål at give borgere bosat i et EU-medlemsland en bedre og lettere skadesbehandling ved trafikuheld i andre EU-medlemslande.

Direktivet er et supplement til »grønkortordningen«, og en forlængelse af første, andet og tredje motorkøretøjsforsikringsdirektiv, der alle er implementeret i dansk ret.

Direktivet omfatter de trafikofre (skadelidte), som, mens vedkommende opholder sig i en anden medlemsstat, lider person- eller tingsskade ved et trafikuheld i denne medlemsstat. Beskyttelsen omfatter tilige uheld, der sker enten i et EU-land eller i et land, der er uden for EU, men som er omfattet af grøn kortordningen, hvis uheldet sker mellem en borger, der er bosat i et EU-land og et køretøj, der er indregistreret og forsikret i et EU-land, jf. ovenfor under pkt. 3.

Efter direktivet vil en skadelidt kunne få behandlet sin erstatningssag i sit eget hjemland. Denne indførelse af direkte krav for skadelidte betyder, at forsikrings-selskaberne fremover hæfter direkte overfor denne. Dette er i overensstemmelse med den gældende danske færdselslov for uheld, der er sket i Danmark.

Det nye i direktivet i forhold til gældende dansk ret er, at personer med bopæl i Danmark, der skades i et EU-land eller et land, der er medlem af grøn kortordningen af køretøjer, som er forsikrede i et EU-land, fremover vil få en betydelig lettelse i forløbet ved fastlæggelse af erstatningskravet og den eventuelle efterfølgende udbetaling af erstatning, idet skadelidte ikke længere vil skulle identificere ejer og forsikrings-selskab på det skadevoldende køretøj med deraf følgende sprog- og procedureproblemer.

Direktivet ændrer ikke på den internationale privatretlige hovedregel, hvorefter færdselsuheld som hovedregel vil blive bedømt efter det lands lov, hvor uheldet er sket (lex loci delicti-princippet).

Endvidere indføres der nye tiltag til forbedring af de skadelidtes stilling i forhold til den nuværende EU-regulering.

#### 3.1.1. Skadebehandlingsrepræsentater

Med direktivet stilles der krav om, at ethvert forsikrings-selskab, der vil tegne ansvarsforsikringer for motorkøretøjer, skal udpege en skadebehandlingsrepræsentant i hvert EU-land, der er bemyndiget til at behandle skadessager.

Dette betyder i praksis, at man som skadelidt kan henvende sig til en skadebehandlingsrepræsentant i sit eget land, frem for at skulle have behandlet sagen gennem forsikrings-selskabet i det land, hvor det skadevoldende køretøj er forsikret.