



ØSTRE LANDSRET
DOM
afsagt den 6. maj 2022

Sag BS-3242/2019-OLR
(21. afdeling)

Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring
(advokat Nicolai Mailund Clan)

mod

Krone Fleet Danmark A/S
(advokat Lissi Andersen Roost)

og

Sag BS-3246/2019-OLR
(21. afdeling)

Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring
(advokat Nicolai Mailund Clan)

mod

Krone Fleet Danmark A/S
(advokat Lissi Andersen Roost)

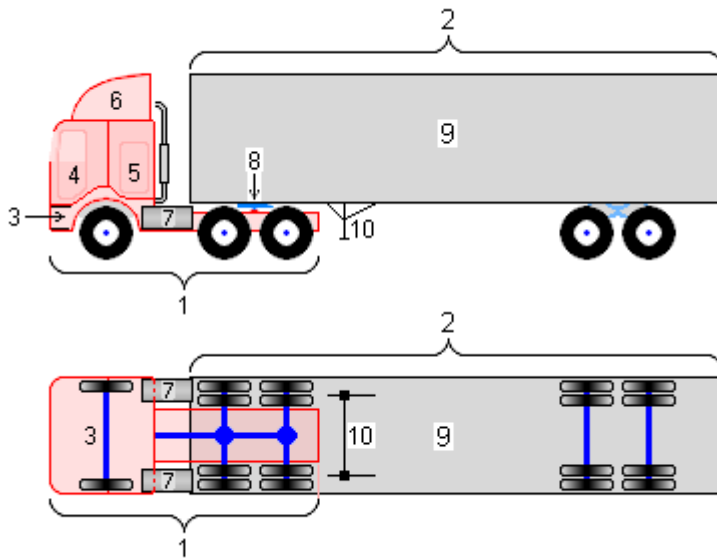
Landsdommerne Kristian Porsager Seierøe, Mohammad Ahsan og Marya Akhtar (kst.) har deltaget i sagernes afgørelse.

Sagernes baggrund og de nedlagte påstande

Sagerne drejer sig om, hvorvidt Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (herefter DFIM) som dansk såkaldt grønkortbureau kan rette

regreskrav mod Krone Fleet Danmark A/S (herefter Krone) i forbindelse med skader forvoldt ved færdselsuheld i udlandet af vogntog bestående af udenlandsk indregistrerede sættevognstrækkere – en lastbiltype, hvis funktion normalt er at trække en sættevogn (herefter trækker) – og dansk indregistrerede sættevogne (herefter trailere), som er udlejet af Krone.

De i sagen omhandlede vogntog kan illustreres som nedenfor, hvor 1 angiver trækkeren og 2 angiver traileren:



Sagerne udspringer af krav rejst i anledning af et færdselsuheld i Tyskland den 6. juni 2016 (herefter den tyske sag) og et færdselsuheld i Spanien den 13. september 2016 (herefter den spanske sag).

Ved stævning af 20. november 2018 anlagde DFIM sag mod Krone og Nordea Finans Danmark A/S ved Retten i Glostrup (BS-45671/2018-GLO) for regreskravet i den tyske sag, og ved stævning af 21. november 2018 anlagde DFIM sag mod Krone og Nordea Finans Danmark A/S ved Retten i Glostrup (BS-45573/2018-GLO) for regreskravet i den spanske sag.

DFIM har oplyst, at der er tale om prøvesager, idet DFIM foruden de i nærværende dom omhandlede to sager har rejst en række lignende regreskrav, heraf yderligere 8 sager alene mod Krone. Sagerne om disse regreskrav er enten anlagt ved byretterne for at afbryde forældelse eller omfattet af suspensionsaftaler.

Retten i Glostrup henviste ved kendelse af 18. januar 2019 de foreliggende sager til behandling i Østre Landsret som 1. instans i medfør af retsplejelovens § 226, stk. 1.

For landsretten har sagerne været behandlet i forbindelse med hinanden, jf. retsplejelovens § 254, stk. 1.

DFIM har ved meddelelse af 22. juni 2020 hævet sagerne for så vidt angår Nordea Finans Danmark A/S, og landsretten har truffet afgørelse om sagsomkostninger i den forbindelse.

DFIM har i den tyske sag nedlagt påstand om, at Krone tilpligtes til DFIM at betale 28.842,12 kr., svarende til det beløb, som DFIM har betalt til Deutsches Büro Grüne Karte e.V. (det tyske grønkortbureau).

DFIM har i den spanske sag nedlagt påstand om, at Krone tilpligtes til DFIM at betale 4.871,59 kr., svarende til det beløb, som DFIM har betalt til Oficina Española de Aseguradores de Automoviles (det spanske grønkortbureau).

Krone har påstået frifindelse i begge sager.

DFIM har under skriftvekslingen for landsretten taget forbehold for at begære sagen forelagt præjudicielt for EU-Domstolen, men har hverken i sine påstandsdokumenter eller under hovedforhandlingen fremsat begæring herom.

Sagsfremstilling

Den tyske sag

Sagen omhandler et færdselsuheld, der fandt sted i Tyskland den 6. juni 2016, hvor et vogntog bestående af en polsk indregistreret trækker og en dansk indregistreret trailer påkørte en tysk indregistreret personbil. Ved påkørslen blev personbilen beskadiget. Krone stod i SKATs motorregister anført som bruger af den danske trailer. Af en tysk politirapport om færdselsuheldet fremgår bl.a., at uheldet skete ved, at personbilen holdt tilbage for køretøjet med traileren pga. vejarbejde i et lyskryds. Idet vogntoget skulle passere personbilen, strejfede det med den bageste ende af traileren personbilen på førersiden.

Af sagens oplysninger fremgår, at forsikrings-selskabet R+V Allgemeine Versicherung AG, hvor ejeren af personbilen havde tegnet en kaskoforsikring, ved brev af 27. august 2016 rettede henvendelse til CED Germany GmbH, der er skadebehandler for det tyske grønkortbureau, Deutsches Büro Grüne Karte e.V., i anledning af uheldet. I brevet gjorde forsikrings-selskabet et regreskrav gældende.

I et brev af 20. juni 2017 fra det tyske grønkortbureau til DFIM hedder det bl.a.:

"ANMODNING OM GODTGØRELSE (INTERNE REGLER, ARTIKEL 5)

Vi sender jer hermed anmodningen om godtgørelse i henhold til artikel 5 i de interne regler.

Vi har foretaget følgende betalinger:

Erstatning: 6.603,14 EUR
 Eksterne tjenester: 149,76 EUR
 Administrationsgebyr: 990,47 EUR

I alt 7.743,37 EUR

Vi skal venligst bede jer om at foretage indbetaling til følgende konto hos Deutsche Bank Hamburg:

...

Bemærk: Som anført i artikel 5.2 i de interne regler skal de skyldige beløb betales i den nationale valuta og i det land, hvor den part, der forestår behandlingen, har hjemme, uden omkostninger og inden for to måneder fra anmodningens fremsættelse. Ved udløbet af denne 2-måneders periode vil der blive opkrævet en morarente på 12 % om året af det skyldige beløb fra datoen for anmodningens fremsættelse og indtil datoen for modtagerbankens modtagelse af indbetalingen."

DFIM betalte den 26. juni 2017 det krævede beløb til den tyske grønkortbureau og modtog den 20. november 2017 3.376,45 euro fra den polske trækters forsikringsselskab, TVM Verzekeringen, svarende til betaling for 50 % af det fulde erstatningsbeløb med fratræk af halvdelen af administrationsgebyret på 990,47 euro.

Det krav, som DFIM har rettet mod Krone, vedrører et beløb i danske kroner, der svarer til halvdelen af det fulde erstatningsbeløb på 7.743,37 euro.

Den spanske sag

Sagen omhandler et færdselsuheld i Spanien den 13. september 2016, hvor et vogntog bestående af en litauisk indregistreret trækker og en dansk indregistreret trailer påkørte en personbil, således at personbilen blev beskadiget. Krone stod ifølge SKATs motorregister anført som bruger af den danske trailer, der ifølge en spansk politirapport om hændelsesforløbet var involveret i færdselsuheldet. Af politirapporten fremgår endvidere bl.a., at uheldet skete ved, at personbilen på motorvejen skiftede fra tredje til anden vognbane, hvorefter lastbilen påkørte personbilen bagfra.

Forsikringsselskabet Pelayo Mutua de Seguros, hvor ejeren af personbilen havde tegnet sin kaskoforsikring, bekræftede ved brev af 27. juni 2017 modtagelsen af en betaling på 453,94 euro fra det spanske grønkortbureau, Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, på vegne af DFIM.

I et brev af 29. juni 2017 fra det spanske grønkortbureau til DFIM hedder det bl.a.:

“According art. 5 of the Internal Regulations we have settled this claim and now write to request reimbursement of the below quoted amount. Please remember if the payment is not received within two months we will have to request delay interest. We kindly ask you for remittance free of all bank charges and quoting our reference (above) to:

...

Damage to vehicles	453,94 €
--------------------	----------

...

Handling fees	200,00 €
---------------	----------

...

TOTAL CLAIMED DEBIT 653,94 €”

Kravet mod Krone vedrører betaling af et beløb i danske kroner, der svarer til dette beløb.

Nærmere om DFIM og grønkortordningen

DFIM, der ifølge sine vedtægter er stiftet den 23. juni 1927, er en forening, som alle forsikringsselskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark, er forpligtet til at være medlem af, jf. herved færdselslovens § 105, stk. 1.

DFIM varetager en række opgaver, herunder som informationskontor og erstatningsorgan i overensstemmelse med færdselslovens bestemmelser og bestemmelser i bekendtgørelsen om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der implementerer motorkøretøjsforsikringsdirektiverne.

Herudover er DFIM grønkortbureau i medfør af grønkortordningen. Ordningen bygger på en henstilling i 1949 fra en arbejdsgruppe under transportkomitéen i FN's Økonomiske Europakommission med det formål at understøtte og forenkle den mellemstatslige motorkøretøjstrafik. Grønkortbureauer i en lang række deltagerlande har på den baggrund indgået en aftale – de såkaldte “Internal Regulations” – om gensidig anerkendelse af motorkøretøjsforsikringer.

DFIM har fremlagt en translatøroversat dansk version af aftalen, som den var gældende på tidspunktet for de to færdselsuheld. Heraf fremgår bl.a.:

“Internal Regulations

Indledning

Samtlige underskrivere af nærværende aftale har indgået denne ud fra følgende betragtninger:

(1) I 1949 sendte arbejdsgruppen "The Working Party on Road Transport of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations" en betænkning til medlemslandenes regeringer om at forsikringsselskaber, som dækkede risici ved motoransvar, skulle indgå aftaler med henblik på at udarbejde ensartede og praktiske bestemmelser, som ville sikre, at forsikringstagerne var tilstrækkeligt forsikrede, når de besøgte lande, hvor ansvarsforsikring for motorkøretøjer var lovpligtig.

(2) Betænkningen konkluderede, at målet bedst kunne nås ved at indføre et ensartet forsikringsdokument, som fastsatte de grundlæggende principper i de aftaler, som samtlige forsikringsselskaber i medlemslandene skulle indgå.

(3) Aftalen mellem bureauerne, som blev vedtaget i november 1951 af repræsentanter for forsikringsselskaberne i de medlemslande, som på daværende tidspunkt havde reageret positivt på anmodningen, dannede grundlag for relationerne mellem disse forsikringsselskaber.

(4)

(a) Formålet med aftalen, kendt som grønkortordningen, var at lette international kørsel med motorkøretøjer ved at muliggøre, at ansvarsforsikring for motorkøretøjer opfyldte betingelserne gældende i besøgslandet, og i tilfælde af uheld at kunne garantere erstatning til skadelidte i overensstemmelse med skadelandets nationale lovgivning.

(b) Det internationale forsikringsbevis (det grønne kort), som er officielt anerkendt af myndighederne i de lande, som har vedtaget United Nations Recommendation, er i ethvert besøgt land bevis for gyldig ansvarsforsikring for så vidt angår det køretøj, som står beskrevet deri.

(c) I hvert deltagende land er der oprettet et nationalt og officielt godkendt bureau med henblik på at stille tosidet garanti overfor:

- regeringen - for at det udenlandske forsikringsselskab vil overholde landets lovgivning og kompensere skadelidte i overensstemmelse hermed
- bureauet i det besøgte land - for at motoransvarsforsikringsselskabet for det køretøj, der er involveret i uheldet, er indforstået med dets forpligtelser iht. den internationale aftale

(d) Som resultat af dette almennyttige tosidige mandat er det pålagt hvert enkelt bureau at have sin egen uafhængige finansielle struktur baseret på fælles forpligtelser gældende for de forsikringsselskaber, som opererer på det nationale marked, og som er bemyndiget til at sælge lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer, hvilket gør bureauet i stand til at leve op til forpligtelserne i de internationale aftaler bureauerne imellem.

(5)

(a) For yderligere at lette international trafik har nogle lande valgt at afskaffe kontrol af det grønne kort ved grænsen i medfør af aftaler indgået mellem de respektive bureauer, hvor dækningsgarantien er baseret på køretøjets registreringsnummer.

(b) Via Direktiv af 24. april [1]972 (72/166/EF) foreslog Rådet for den Europæiske Union bureauerne i medlemslandene at indgå en sådan aftale, dengang kendt som "the Supplementary Inter-Bureaux Agreement", som blev underskrevet 16. oktober 1972.

(c) Efterfølgende aftaler baseret på samme principper tillod bureauer fra andre lande at blive medlemmer; disse aftaler blev derpå samlet i et dokument under navnet "The Multilateral Guarantee Agreement", som blev underskrevet 15. marts 1991.

(d) Da det nu er hensigtsmæssigt at indarbejde samtlige bestemmelser, som regulerer forholdet bureauerne imellem, i et enkelt dokument, har Council of Bureaux ved generalforsamlingen i Rethymnon på Kreta d. 30. maj 2002 vedtaget dokumentet og kaldt det "Internal Regulations".

(e) Generalforsamlingen d. 29. maj 2008 i Lissabon, Portugal ratificerede de opdateringer, der var til Internal Regulations i medfør af implementeringen af det 5. motorkøretøjsdirektiv (direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005).

AFSNIT I - GENERELLE REGLER (OBLIGATORISKE BESTEMMELSER)

Artikel 1 - Formål

Formålet med Internal Regulations er at regulere de gensidige relationer mellem de nationale motorkøretøjsbureauer og dermed håndhæve bestemmelserne i Betænkning nr. 5 vedtaget d. 25. januar 1949 af The Working Party on Road Transport of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations. Denne blev afløst af tillæg 1 til "The Revised Consolidated Resolution on the Facilitation of Road Transport (R.E. 4) vedtaget i dens nuværende version, herefter kaldet "Betænkning nr. 5", af the Inland Transport Committee ved den 66. møde, som blev afholdt fra 17.-19. februar 2004.

Artikel 2 - Definitioner

For så vidt angår denne aftale skal følgende ord og vendinger have den betydning de nedenfor er tillagt og ingen anden:

2.1 "Nationalt motorkøretøjsbureau" (herefter: bureau) betyder den professionelle organisation, som er medlem af Council of Bureaux og stiftet i det land, hvor det er etableret iht. Betænkning nr. 5.

2.2 "Forsikringssselskab" betyder ethvert foretagende, som er bemyndiget til at sælge lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

2.3 "Medlem" betyder ethvert forsikringssselskab, som er medlem af et bureau.

...

2.5 "Køretøj" betyder ethvert motorkøretøj, som er beregnet til anvendelse på land, drevet af mekanisk kraft og som ikke kører på skinner, samt trailere, hvad enten de er tilkoblet eller ej. Det er en forudsætning, at køretøjet/traileren er underlagt lovpligtig forsikring i det land, hvor det/den benyttes.

...

2.11 "Grønt kort" betyder det internationale motorkøretøjsforsikringsbevis, som er tilpasset en af de modeller, der er godkendt af Council of Bureaux

2.12 "Council of Bureaux" betyder det organ, som samtlige bureauer skal være medlem af, og som er ansvarlig for administrationen og driften af det internationale system for motoransvarsforsikring (kendt som Grønkortordningen).

...

Artikel 3 - Skadebehandling

3.1 Når et bureau modtager underretning om et uheld i dets territorium hvor et udenlandsk køretøj er involveret, skal bureauet, uden først at afvente modtagelsen af et formelt krav, undersøge de nærmere uheldsomstændigheder. Bureauet skal hurtigst muligt underrette forsikringssselskabet, som har udstedt det grønne kort eller forsikringspolice, eller, hvis det er aktuelt, det pågældende bureau, om uheldet. Undladelse heraf skal dog ikke komme bureauet til skade.

...

3.4 Bureauet skal behandle alle krav med fuld autonomi og i overensstemmelse med skadelandets lovgivning hvad angår ansvar, erstatning til skadelidte og lovpligtig forsikring, og i forsikringssselskabet, som udstedte det grønne kort eller forsikringspolice, eller, såfremt det er aktuelt, det pågældende bureaus, bedste interesse.

Alene bureauet besidder kompetencen til at fortolke skadelandets lovgivning (også når der henvises til et andet lands lovgivning) samt til at tage stilling til kravet. Med forbehold for sidstnævnte bestemmelse skal bureauet ved udtrykkelig forespørgsel herom informere forsikringssselskabet eller bureauet, før den endelige afgørelse foretages.

...

Artikel 5 - Betingelser for refusion

5.1 Når et bureau eller den agent, bureauet har udpeget til formålet, har taget stilling til alle krav vedrørende det samme uheld, skal det, indenfor en periode på maksimalt et år fra den dato, hvor den sidste betaling

til skadelidte har fundet sted, sende en anmodning om refusion, pr. fax eller email, til medlemmet af det bureau, der har udstedt det grønne kort eller forsikringspolice eller, hvis det er aktuelt, til dette bureau. Anmodningen om refusion skal specificere følgende:

5.1.1 de beløb, der er udbetalt som erstatning til skadelidte i henhold til enten et forlig eller en retskendelse;

5.1.2 de beløb, der er udbetalt for eksterne tjenesteydelser under behandling og stillingtagen til hvert enkelt krav, og alle udgifter, der specifikt er afholdt i forbindelse med en retssag, som ville være blevet udbetalt ved lignende omstændigheder af et forsikringssselskab i skadelandet.

5.1.3 Et handlinggebyr til dækning af alle øvrige udgifter beregnet i henhold til de regler, der er godkendt af Council of Bureaux.

Når krav vedrørende det samme uheld bestrides, således at der ikke udbetales erstatning, kan de beløb, der nævnes i Artikel 5.1.2 ovenfor, samt det minimumhandlinggebyr, som er fastsat af Council of Bureaux i overensstemmelse med Artikel 5.1.3 ovenfor, opkræves.

5.2 Kravet om refusion skal angive: at de forfaldne beløb skal betales omkostningsfrit i modtagerens land og i modtagerens nationale valuta inden for en periode på to måneder fra datoen for fremsættelse af refusionskravet, og at når denne periode udløber, forrentes beløbet automatisk med 12% p.a. fra datoen for refusionskravets fremsættelse og indtil beløbet er indgået på modtagerens bankkonto. Hvis kravet om refusion resulterer i et garantikald iht. Artikel 6, skal renter påløbe indtil datoen for garantikaldet.

Kravet om refusion kan også angive, at beløb, der fremstår i en national valuta, kan betales i euro, til den kurs, der var gældende i kravstillerens land på datoen for fremsættelse af kravet.

...

Artikel 6 - Garantistillerens forpligtelser

6.1 Hvert bureau skal stille garanti for, at dets medlemmer refunderer beløb, der i overensstemmelse med bestemmelserne i Artikel 5 kræves betalt af bureauet i skadelandet eller af den agent, bureauet har udpeget til formålet.

Hvis et medlem ikke refunderer det skyldige beløb indenfor den periode på to måneder, der fastsættes i Artikel 5, skal medlemmets bureau selv foretage refusionen i overensstemmelse med de betingelser, der fastsættes herunder, når bureauet modtager et garantikald fra skadelandets bureau eller fra den agent, bureauet har udpeget til formålet.

Det bureau, der står som garant, skal betale beløbet, dvs. beløbet i refusionskravet iht. Artikel 5, samt morarenter på 12 % p.a. påløbet indtil garantikaldets udstedelse, inden for en periode på en måned. Når denne periode udløber, forrentes det skyldige beløb automatisk med 12

% p.a. beregnet fra datoen for garantikaldet til beløbet er indgået på modtagerens bankkonto.

Garantikaldet skal sendes pr. fax eller e-mail inden for en periode på 12 måneder fra datoen for afsendelse af refusionskravet i henhold til Artikel 5. Når denne periode udløber og uden præjudice for eventuelle morarenter, som det garanterende bureau er pligtig at betale, er det garanterende bureau kun pligtig at betale det beløb, som kræves af dets medlem plus 12 måneders renter beregnet til 12 % p.a.

Et garantikald er ikke gyldigt, hvis det er udstedt mere end to år efter at kravet om refusion er afsendt.

...

AFSNIT III - SÆRLIGE REGLER FOR KONTRAKTMÆSSIGE FORHOLD MELLEM BUREAUER, DER ER BASERET PÅ ANTAGET FORSIKRINGSDÆKNING (VALGFRI BESTEMMELSER)

Bestemmelserne i dette afsnit gælder i tilfælde, hvor forbindelsen mellem bureauer er baseret på antaget forsikringsdækning, dog med visse undtagelser.

Artikel 10 - Bureauernes forpligtelser

De bureauer, for hvilke bestemmelserne i dette afsnit gælder, skal, på fuldt gensidigt grundlag, garantere refusion af beløb, der er skyldige i henhold til dette Regulativ, og som hidrører fra uheld, der involverer et køretøj, der er normalt hjemmehørende i det land, der ligger under hvert enkelt bureaus kompetence, uanset om køretøjet er forsikret eller ej."

Af DFIM's vedtægter af 25. marts 2020 fremgår bl.a.:

"§ 3. – Medlemskab

Stk. 1. Forsikringsselskaber, som er godkendt til at tegne lovpligtig ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i riget, er forpligtet til at være medlem af foreningen.

...

§ 4. – Medlemmernes hæftelse

Stk. 1. Foreningens medlemmer hæfter som selvskyldnerkautionister for opfyldelse af foreningens forpligtelser.

Stk. 2. Foreningens medlemmer har, hvis foreningen har udlagt skadesbeløb, på anfordring pligt til at refundere udlæg uden omkostninger for foreningen."

Forklaringer

Maria Clausen og Søren Outzen har afgivet forklaring.

Maria Clausen har forklaret bl.a., at hun er direktør i DFIM, som er en privat forening, der har til opgave at hjælpe tilskadekomne i forbindelse med færdselsuheld. DFIM varetager bl.a. opgaven som grønkort- og informationsbureau.

Et grønkortbureau fungerer som et postkontor, der hjælper tilskadekomne med at rette deres krav mod de rigtige. Man kan rejse kravet i sit eget land, hvorefter det lokale bureau kontakter en af sine partnere i de øvrige lande. Bureauerne ordner indbyrdes det praktiske med erstatningsudbetalingen. Grønkortordningen er ikke begrænset til EU. Der er 48 lande med i ordningen.

En skade behandles af bureauet i skadeslandet efter lovgivningen i dette land. Herefter sendes kravet til et andet grønkortbureau – eksempelvis DFIM – der hjælper med at behandle kravet, herunder regreskravet. Bureauerne er i tæt dialog med hinanden, men alle bureauer arbejder ud fra lovgivningen i det pågældende land.

DFIM har modtaget krav fra Tyskland, hvor erstatningsbyrden fordeles 50/50 mellem trækker og trailer i tilfælde, hvor der i forbindelse med et færdselsuheld i Tyskland har været en dansk trailer involveret. DFIM har i disse tilfælde lagt en tysk højesteretsdom fra 2010 til grund i forbindelse med behandlingen af kravet.

I 2016 var der en forventning om, at der ikke ville komme flere krav af denne type, bl.a. pga. et brev, som det tyske grønkortbureau sendte ud. DFIM sendte et brev ud til sine medlemmer på grundlag af brevet fra Tyskland. Kravene er imidlertid fortsat med at komme.

Tilsvarende har DFIM for Spaniens vedkommende behandlet krav ud fra en 70/30 fordeling af ansvaret, når det spanske bureau har sendt krav videre til DFIM.

Hun er ikke bekendt med, om der fortsat kommer krav af samme type fra Tyskland eller Spanien, og hun ved ikke, hvor mange krav DFIM aktuelt har mod Krone eller andre aktører i Danmark, eller hvor stort et beløb kravene samlet vedrører.

De to krav i de foreliggende sager er rejst af DFIM som grønkortbureau. Kravene er ikke rejst af DFIM som erstatningsorgan, som vedrører den situation, at skadelidte retter direkte henvendelse til DFIM. DFIM handler i nogle sager som garantifond, der behandler skader i Danmark forvoldt af ukendte eller uforsikrede køretøjer. DFIM har adgang til et offentligt register, hvori det kan identificeres, hvor et køretøj er forsikret. Hvis der ikke kommer oplysninger frem i registret, skyldes det oftest, at køretøjet er uforsikret.

Søren Outzen har forklaret bl.a., at han er direktør i Krone. Krone begyndte at modtage krav fra DFIM af samme type som i de foreliggende sager i 2014.

Krone har i dag en flåde på 4.000 trailere, hvor Krone står registreret som bruger. Krone udlejer som hovedregel trailerne med "full service". Det vil sige, at Krone står for vedligeholdelsen af trailerne. Der er ikke i Danmark krav om forsikring af trailere. I 2016 havde Krone ca. 3.500 trailere med "full service". Krone har derudover trailere, hvor det er lejeren, der står som bruger.

Krones trailere kører i hele Europa og med mange forskellige trækkere. Det er typisk vognmænd eller speditører, der lejer Krones trailere. Krone har ikke tegnet ansvarsforsikringer for trailerne, da Krone ikke mener, at der er pligt til dette. Traileren er forsikret under trækkerens forsikring, så det er kunderne, der kører med traileren, der skal sørge for forsikring.

Han har kendskab til kunder, der ligesom Krone afviser regreskrav rejst af DFIM for færdselsuheld, hvor en trailer er involveret. Han har også kendskab til kunder, der tegner en såkaldt "hængerforsikring", som bl.a. Tryg sælger. De fleste store speditørvirksomheder er dog selvforsikrede.

I forbindelse med DFIM's brev i 2014 undersøgte Krone, om det var muligt at tegne en selvstændig ansvarsforsikring for traileren. Forsikringsselskaberne havde i 2014 ikke et sådant produkt, så det var på daværende tidspunkt kun muligt at tegne en kasko- og ansvarsforsikring, som ville koste ca. 400 kr. pr. trailer. Dette var en stor omkostning, og hvis Krone begyndte at tegne forsikring for trailerne, ville Krone ikke længere være konkurrencedygtige i forhold til bl.a. udbydere i Sverige og Holland.

Han er bekendt med forsikringsforholdene i Tyskland og Spanien, men han mener ikke, at der i Tyskland og Spanien er en pligt til at tegne selvstændig forsikring for dansk indregistrerede trailere. En trailer, der er indregistreret i Danmark og koblet på en trækker, er forsikret under trækkerens forsikring. En tysk indregistreret trailer skal derimod have egen ansvarsforsikring, fordi der er krav om dette i Tyskland.

I Krones almindelige betingelser findes et vilkår om, at lejeren skal tegne kasko- og ansvarsforsikring, der dækker traileren.

Den dom, som han henviser til i mailkorrespondancen med DFIM i oktober 2017, er den hollandske dom, der er fremlagt i sagerne.

Retsgrundlaget

Dansk ret

Af færdselslovens § 105, stk. 1, der er uændret siden uheldstidspunkterne i de foreliggende sager, fremgår:

”§ 105. Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Et udenlandsk forsikringsselskab, der har koncession i et andet land inden for Den Europæiske Union eller i et andet land, der efter aftale med EF har gennemført Rådets direktiv 92/49/EØF af 18. juni 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring og om ændring af direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (tredje skadesforsikringsdirektiv), og som i Danmark er anmeldt til at tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, kan ligeledes tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark. Alle forsikringsselskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark, skal være medlem af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Betingelser for betaling af løbende ydelser til DFIM fastsættes af transportministeren. Alle forsikringsselskaber, der ønsker at tegne ansvarsforsikring for registreringspligtige motordrevne køretøjer i Danmark, skal herudover anmelde dette til Centralregisteret for Motorkøretøjer.”

Et motordrevet køretøj er ifølge færdselslovens § 2, nr. 14, der ligeledes er uændret siden uheldstidspunkterne, et køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft.

Af § 6, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 579 af 6. juni 2007 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv., der var gældende på tidspunkterne for færdselsuheldene i de foreliggende sager, fremgår:

”Ved registrering af et motordrevet køretøj skal det godtgøres, at der i overensstemmelse med færdselslovens forskrifter er en forsikring i kraft for det pågældende køretøj. Dette sker ved, at der i de tilfælde, der er fastsat i Skatteministeriets bekendtgørelse om registrering af køretøjer mv., til motorkontoret afleveres en meddelelse, udstedt af vedkommende forsikringsselskab på en særlig blanket (forsikringsbevis).

Stk. 2. Såfremt et motordrevet køretøj er forsynet med tilkoblingsanordning for sættevogn, påhængsvogn, påhængsredskab eller blokvogn, skal forsikringen tillige dække kørsel med tilkoblet køretøj.”

Parterne er på den anførte baggrund enige om, at der i Danmark ikke består en pligt til selvstændigt at forsikre en trailer, idet denne er omfattet af trækkerens forsikring.

EU-ret

I artikel 3, 24 og 25 i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med

forsikringspligtens overholdelse (2009/103) (5. motorkøretøjsforsikringsdirektiv) hed det på uheldstidspunkterne:

“LOVPLIGTIG FORSIKRING AF MOTORKØRETØJER

Art. 3

Stk. 1. Hver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 5 passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Der træffes inden for rammerne af de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

Hver medlemsstat træffer passende foranstaltninger til at sikre, at forsikringskontrakten i øvrigt dækker følgende skader:

- a) skader, der forårsages i andre medlemsstater, i overensstemmelse med disse staters lovgivning
- b) skader, der kan ramme personer, som er hjemmehørende i en af medlemsstaterne, på en strækning, der direkte forbinder to områder, hvor traktaten finder anvendelse, når der ikke findes et nationalt forsikringsbureau i det passerede område; i dette tilfælde skal skaden dækkes i overensstemmelse med reglerne om lovpligtig ansvarsforsikring i den medlemsstat, hvor køretøjet er hjemmehørende.

Den forsikring, der er omhandlet i stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade.

...

ERSTATNINGSORGANER

Art. 24

Stk. 1. Hver medlemsstat sørger for at oprette eller anerkende et erstatningsorgan, der kan udbetale erstatning til skadelidte i de i artikel 20, stk. 1, omhandlede tilfælde. En sådan skadelidte kan indgive erstatningskrav til erstatningsorganet i sin bopælsmedlemsstat:

- a) hvis forsikringsselskabet eller skadebehandlingsrepræsentanten ikke har givet et begrundet svar på det fremsatte erstatningskrav inden for en frist på tre måneder fra det tidspunkt, hvor skadelidte indgav sit erstatningskrav til det forsikringsselskab, der forsikrer det køretøj, hvis anvendelse var årsag til uheldet, eller til dettes skadebehandlingsrepræsentant, eller
- b) hvis forsikringsselskabet ikke har udpeget en skadebehandlingsrepræsentant i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1; de skadelidte kan i så fald ikke indgive erstatningskrav til erstatningsorganet, hvis de har indgivet erstatningskrav direkte til det selskab, der forsikrer det køretøj, hvis anvendelse var årsag til uheldet, og har modtaget et begrundet svar senest tre måneder efter indgivelsen af erstatningskravet.

De skadelidte kan ikke fremsætte erstatningskrav over for erstatningsorganet, hvis de har anlagt søgsmål direkte mod forsikringsselskabet.

Erstatningsorganet træder ind senest to måneder efter, at skadelidte har fremsat sit erstatningskrav over for dette organ, men afslutter behandlingen af sagen, hvis forsikringsselskabet eller skadebehandlingsrepræsentanten efterfølgende giver et begrundet svar på erstatningskravet.

Erstatningsorganet underretter øjeblikkelig:

- a) skadevolderens forsikringsselskab eller skadebehandlingsrepræsentanten
- b) erstatningsorganet i den medlemsstat, hvor det forsikringsselskab, der har udstedt forsikringspolice, har sit etablerede forretningssted
- c) skadevolderen, hvis denne er kendt

om, at det har modtaget et erstatningskrav fra skadelidte, og at det vil behandle kravet senest to måneder efter, at skadelidte har fremsat sit erstatningskrav.

Denne bestemmelse griber ikke ind i medlemsstaternes ret til at tillægge eller undlade at tillægge erstatningsorganets intervention en subsidier karakter samt til at give regler for regresretten mellem dette organ, den eller de for uheldet ansvarlige og andre forsikringsselskaber eller organer inden for den sociale sikring, der skal yde skadelidte erstatning for samme skade. Medlemsstaterne må imidlertid ikke tillade, at organet fastsætter andre betingelser for udbetaling af erstatning end dem, der er fastsat i dette direktiv, og navnlig gør udbetalingen betinget af, at skadelidte på nogen måde godtgør, at den ansvarlige part er ude af stand til at betale eller nægter at betale.

Stk. 2. Det erstatningsorgan, som har ydet erstatning til skadelidte i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, kan kræve refusion af den udbetalte erstatning af erstatningsorganet i den medlemsstat, hvor det forsikringsselskab, der har udstedt forsikringspolice, har sit etablerede forretningssted. Sidstnævnte organ indtræder i skadelidtes rettigheder over for skadevolderen eller dennes forsikringsselskab i den udstrækning, erstatningsorganet i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, har ydet denne erstatning for tabet eller den lidte skade. Hver medlemsstat har pligt til at anerkende en sådan subrogation, der er fastsat af en anden medlemsstat.

Stk. 3. Bestemmelserne i denne artikel har virkning:

- a) efter at der er indgået en aftale mellem de erstatningsorganer, der er oprettet eller anerkendt af medlemsstaterne, om deres funktion og forpligtelser og om fremgangsmåden ved refusion
- b) fra den dato, som Kommissionen fastsætter, efter at den i nært samarbejde med medlemsstaterne har forvirket sig om, at en sådan aftale er indgået.

ERSTATNING

Art. 25

Stk. 1. Er køretøjet ukendt, eller er det ikke inden for to måneder efter uheldet muligt at identificere forsikringsselskabet, kan skadelidte rette en anmodning om erstatning til erstatningsorganet i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat. Erstatningen ydes i henhold til artikel 9 og 10. Erstatningsorganet kan i dette tilfælde på samme betingelser som dem, der er fastsat i artikel 24, stk. 2, rejse krav:

- a) hvis forsikringsselskabet ikke kan identificeres: mod garantifonden i den medlemsstat, hvor køretøjet er hjemmehørende
- b) hvis der er tale om et ukendt køretøj: mod garantifonden i den medlemsstat, hvor uheldet er sket
- c) hvis køretøjet er hjemmehørende i et tredjeland: mod garantifonden i den medlemsstat, hvor uheldet er sket.

Stk. 2. Nærværende artikel finder anvendelse på uheld, der er forvoldt af køretøjer, der er hjemmehørende i et tredjeland og omfattet af artikel 7 og 8."

Efter direktivets artikel 1, nr. 1, forstås ved "køretøj" også påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede, og det fremgår af artikel 5, stk. 2, at medlemsstaterne kan undtage køretøjer fra forsikringsforpligtelsen, idet undtagelserne i så fald optages på en liste, der sendes til andre medlemsstater og til Kommissionen. Direktivet er på disse punkter uændret siden uheldstidspunkterne.

Danmark har ikke gjort brug af denne undtagelsesadgang.

Gældende ret på uheldstederne

Parterne er enige om, at følgende kan lægges til grund vedrørende henholdsvis tysk og spansk ret:

Tysk ret

I henhold til den tyske færdselslov er indehaverne af det trækkeren og af traileren solidarisk ansvarlige over for en skadelidt for den skade, som er forvoldt af trækkeren og traileren i kombination. Endvidere følger det af tysk ret, at såvel trækkeren og traileren skal forsikres selvstændigt. Der er således i Tyskland et krav om dobbeltforsikring.

I en dom afsagt af Bundesgerichtshof den 27. oktober 2010 har forbundsdomstolen fastslået, at der i det indbyrdes forhold mellem trækker og trailer i forbindelse med skade forvoldt af et vogntog, hvor både trækker og trailer er hjemmehørende i Tyskland, og hvor der for begge er tegnet forsikring hos to forskellige forsikringsselskaber, skal fortages en fordeling af erstatningsbyrden efter brøken 50/50 mellem de to forsikringsselskaber.

De tyske domstole har i efterfølgende praksis fastslået, at det samme gælder i forbindelse med skader forårsaget af vogntog, hvor trækkeren og traileren er forsikret i forskellige lande.

Spansk ret

Der er fremlagt en oversat version af en udateret aftale, der efter det oplyste er indgået mellem en række spanske forsikringselskaber om fordelingen af ansvaret for skader forvoldt af vogntog. I aftalen hedder det:

"AFTALE MELLEM MOTORFORSIKRINGSELSESKABER OM AFGØRELSE AF TREDJEPARTSANSVAR VED UHELD I FORBINDELSE MED MOTORKØRETØJER TIL BLANDET ANVENDELSE, OG HVIS ENKELTDELE ER FORSIKRET I FORSKELLIGE SELSKABER.

INDLEDNING

Uheld i relation til køretøjer integreret til en traktor eller et trækkende køretøj og en sættevogn eller en eller flere trailere, når de integrerende eller/eller er forsikret i forskellige selskaber, skaber generelt interessekonflikter mellem de respektive forsikringsgivere, ikke mindst når de resulterende skader ikke skyldes hele køretøjet, men et af dets elementer.

Med hensyn til praksis er det klart, at hvert blandet køretøj repræsenterer en risiko eller enhed, når det kører rundt. Det høje antal af tvister, der henvises til, og forudfattede meninger afledt deraf fra forsikringsgiverne kunne undgås, hvis der blev taget hensyn til, at alt tredjeparts forsikringsansvar for komponenterne i de blandede køretøjer i virkeligheden er en koassurance, og hvis afklaringen ved uheld blev baseret på fordelingsprincipper, der karakteriserer denne forsikringsformel.

I et håb om at afklare denne form for uheld på en enkel og fornuftig måde, og baseret på de tidligere nævnte principper, har forsikringselskaber fundet det praktisk at udarbejde den nærværende aftale, der reguleres af følgende:

GÆLDENDE KLAUSULER

1. - I denne aftale henviser blandet køretøj til det køretøj, som er integreret til en traktor eller et trækkende køretøj og en sættevogn eller en eller flere trailere, alt efter hvilke karakteristika, anvendelsesmåder og transporteret materiale, der er tale om.
- 2.- Herved afklares kun tredjepartsansvar i forbindelse med uheld, der skyldes blandede køretøjer i de af områdets stater, der er inkluderet i det internationale forsikringscertifikat (grønt kort-ordningen). Derfor er aftalen ikke relevant til afklaring af relaterede skader, der kan være forårsaget mellem forskellige dele af selve det blandede køretøj, som enten skyldes kørslen eller tilkoblings/frakoblingsmanøvrer.

3.- For anvendelsen af denne aftale er det påkrævet, at alle de elementer, der udgør det blandede køretøj, er forsikret med policer i samme omfang som en ansvarsforsikring for motorkøretøjer for risikoen ved kørsel.

4.- Ingen forsikringsgiver kan afslå betalingen af erstatning for uheld med undtagelse af situationer, hvor han/hun påviser, at hans/hendes dækning ikke er gældende, og ved at fremsende tilstrækkelig dokumentation til den anden/de andre forsikringsgiver(e).

5.- Det samlede beløb for uheldet forudsættes at være 70 % for det trækkende køretøjs forsikringsgiver og 30 % for trailerens forsikringsgiver. (Gældende siden 1.06.97).

Forsikringsgiveren, der har betalt, fremsætter og fremsender en afsluttende opgørelse sammen med en kopi af regningerne og dokumentation for deres betaling til den anden/de andre forsikringsgiver(e).

I alle tilfælde fremsættes afgørelsen med fradrag af mulige godtgørelser, som den pågældende forsikringsgiver har fået pga. anvendelsen af andre aftaler om fordelingen eller involveringen i uheld med motorkøretøjet, som har kunnet fastsættes.

Afgørelsen er i praksis afslutningen, da det forrige trin er lukningen af sagen.

Afgørelser skal godtgøres inden for en måned fra deres afsendelse. Hvis den tidligere nævnte afgørelse ikke føres ud i livet eller fremsendes til den anden/de andre forsikringsgiver(e) i løbet et år efter datoen for den senest udførte betaling i den pågældende sag, fastsættes den obligatoriske godtgørelse af den anden/de andre forsikringsgiver(e).

6.- Forsikringsgiveren er direkte forpligtet til sammen med den/de forurettede at håndtere og afklare uheldet uafhængigt og på eget initiativ, hvis han/hun anser det for belejligt, også hvis han/hun drøfter forholdet med de andre forsikringsgivere eller beder om deres samarbejde.

7.- Manglende anmeldelse af uheldet, uanset hvem der er forpligtet til at gøre dette, fritager ikke forsikringsselskabet for forpligtelser, der er fastsat i denne aftale, og som skal sammenstilles, fordi det tidligere nævnte dokument er udløbet. Forsikringsselskabet skal derfor håndtere sin ansøgning ved hjælp af de beviser, der leveres af den anden/de andre forsikringsgiver(e), der er involveret i uheldet eller ved at bede om deres samarbejde.

8.- Tilknyttede forsikringsgivere er forpligtet til at præsentere sine uenigheder i omfanget af nærværende aftale for Arbitration and Monitoring Commission hos LINESPAs tekniske kommission for motorkøretøjsforsikring, som er underskrevet pga. konventionen mellem selskaber om betaling af medicin-/hospitalsomkostninger, der skyldes uheld med motorkøretøjet.

Den tidligere nævnte Arbitration and Monitoring Commission fungerer med hensyn til denne aftale med samme styrke, som den har i henhold til dens vedtægter, og forsikringsgivere påtager sig at respektere og overholde dens beslutninger.

9.- Denne aftale er gældende fra den 1. januar 1987 og omfatter samlede perioder fra 1. januar til 31. december og bliver underforstået og uden betingelser forlænget årligt.

Forsikringselskaber, der er samlet i UNESPAs tekniske kommission for motorkøretøjsforsikring, der ønsker at tilslutte sig, skal underrette om dette skriftligt. Dens overholdelse er gældende fra en måned efter modtagelsen af den tidligere nævnte underretning, og den skal som minimum opretholdes til det næste årlige udløb.

Hvis et selskab ønsker at opsiges denne aftale, skal det underrette UNESPAs tekniske kommission for motorkøretøjsforsikring mindst en måned før det næste årlige udløb."

I et juridisk responsum af 14. juni 2019 indhentet af DFIM efter sagens anlæg, anføres om forståelsen af aftalen – der omtales som "the Convention" – bl.a. følgende:

"It is mandatory for the Convention to be applicable that, each part of the articulated vehicle, meaning both, the towing vehicle and the trailer are insured for vehicle's civil liability.

...

5. Conclusion

According to all the above mentioned, applying to our case, given that the towing vehicle insurance company has assumed the payment of the total cost of the accident involving the articulated vehicle in Spain, Spanish law establishes that the towing vehicle insurer shall pay 70% of the total costs, and the trailer insurer shall pay the remaining 30%, but it is valid if one of the insurers pays the total cost in advance.

Also, in any case, the insurance company of the towing vehicle must have prepared the liquidation of the payment and has 1 year from the date of the payment to send it along with its receipt to the insurance company of the trailer, if not, the other insurance company will not be obliged to reimburse its part of the costs previously assumed.

Apart from the above stated, if the liquidation of the payment has already been sent, the towing vehicle insurer has 5 years from the date of the payment to claim the trailer insurer the reimbursement of its part of the cost."

DFIM har ikke henvist til spanske lovbestemmelser eller spansk retspraksis til støtte for kravet.

Anbringender

DFIM har anført, at begge sager har international karakter, og at der i sagerne skal foretages en vurdering af lovvalg. DFIM har i påstandsdokumenterne anført om lovvalg, bl.a.:

”Det er DFIM’s opfattelse, at der mellem parterne er enighed om påstanden, samt de nærmere omstændigheder vedrørende hændelsesforløbet i forbindelse med [færdselsuheldene den 6. juni 2017 og den 13. september 2017], og at tvisten derfor vedrører spørgsmålet om DFIM’s regresret [...].

Såfremt Landsretten måtte komme frem til, at tvisten mellem parterne skal afgøres efter dansk ret, er DFIM på det foreliggende grundlag enig i, at DFIM i så fald ikke kan rette et regreskrav mod Krone, da Krone ikke efter dansk ret har pligt til at tegne selvstændig ansvarsforsikring for trailere i Danmark.

Tilsvarende er det DFIM’s opfattelse, at Krone, såfremt Landsretten måtte komme frem til, at sagen skal behandles efter spansk [eller tysk] ret, er enig i, at DFIM i så fald har regres for sine betalinger i sagen jf. påstanden.”

For så vidt angår den *tyske sag* har DFIM anført om sagens internationale karakter, at:

”Nærværende sag har tilknytning til både Tyskland, Polen og Danmark, idet der skal henvises til;

at uheldet er sket i Tyskland,

at det trækkende køretøj var fra Polen,

at traileren (Krones) var fra Danmark,

at forholdet mellem kaskoforsikringsselskabet R+V Allgemeine Versicherung AG, det trækkende køretøjs forsikringsselskab TVM Verzekering og Deut[s]ches Büro Grüne Karte e.V. er afgjort i henhold til tysk ret, og

at forholdet mellem DFIM, Deut[s]ches Büro Grüne Karte e.V. og R+V Allgemeine Versicherung AG, TVM Verzekering er afgjort i henhold til tysk ret.”

Herefter har DFIM for den tyske sag sammenfattende anført:

”Internationale privatretlige forhold

Til støtte for den nedlagte fuldbyrdelsespåstand gøres det herefter sammenfattende gældende,

- at DFIM's regreskrav er et deliktuelte krav,
- at der er værneting i Danmark,
- at lovvalget skal træffes i henhold til de i dansk retspraksis udviklede lovvalgsregler for deliktuelle anliggender,
- at sagen skal afgøres i henhold til uheldsstedets lovgivning,
- at der ikke foreligger særlige omstændigheder, der medfører, at sagen som helhed har nærmere tilknytning til Danmark, hvorfor dansk ret ikke finder anvendelse på denne sag, og
- at sagens materielle forhold skal bedømmes i henhold til tysk ret, jf. princippet om *lex loci delicti*.

Fordelingen af den interne erstatningsbyrde og regres

Videre gøres det gældende,

- at DFIM berettiget og med frigørende virkning er indtrådt i R+V Allgemeine Versicherung AGs krav mod Krone,
- at fordelingen af den interne erstatningsbyrde mellem det trækkende køretøj og Krone skal fordeles i overensstemmelse med tysk retspraksis, herunder den tyske Forbundsdomstolsafgørelse af 27. oktober 2010,
- at Krone dermed endeligt skal bære 50 % af skadelidtes samlede krav som følge af uheldet den 6. juni 2016,
- at Krone ikke som uforsikret part går fri for ansvar, men blot hæfter over for den forsikrede part gennem et regreskrav,
- at DFIM dermed har et berettiget regreskrav mod Krone for ethvert beløb, som DFIM har betalt til Deutsches Büro Grüne Karte e.V. som følge af uheldet den 6. juni 2016, og
- at orienteringsskrivelserne udsendt af DFIM til danske vognmænd og deres fagorganisationer ikke ændrer på ovenstående."

DFIM har for så vidt angår *den spanske sag* til støtte for, at der er tale om en international sag anført:

"Nærværende sag har tilknytning til både Spanien, Litauen og Danmark, idet der skal henvises til;

- at uheldet er sket i Spanien,

- at det trækkende køretøj var fra Litauen,
- at traileren (Krones) var fra Danmark,
- at forholdet mellem det trækkende køretøj, Pelayo og Ofesauto er afgjort i henhold til spansk ret, og
- at forholdet mellem Pelayo, Ofesauto og DFIM er afgjort i henhold til spansk ret.”

I den spanske sag har DFIM sammenfattende anført:

”Internationale privatretlige forhold

Til støtte for den nedlagte fuldbyrdelsespåstand gøres det herefter sammenfattende gældende,

- at DFIM’s regreskrav er et deliktuel krav,
- at der er værneting i Danmark,
- at lovvalget skal træffes i henhold til de i dansk retspraksis udviklede lovvalgsregler,
- at sagen skal afgøres i henhold til uheldsstedets lovgivning,
- at der ikke foreligger særlige omstændigheder, der medfører, at sagen som helhed har nærmere tilknytning til Danmark, hvorfor dansk ret ikke finder anvendelse på denne sag, og
- at sagens materielle forhold skal bedømmes i henhold til spansk ret, jf. princippet om *lex loci delicti*.

Fordelingen af den interne erstatningsbyrde og regres

Videre gøres det gældende,

- at DFIM berettiget og med frigørende virkning er indtrådt i Pelayos krav mod sagsøgte,
- at fordelingen af den interne erstatningsbyrde mellem det trækkende køretøj og Krone skal fordeles i overensstemmelse med spansk retspraksis,
- at Krone dermed endeligt skal bære 30 % af skadelidtes samlede krav som følge af uheldet den 13. september 2016,
- at Krone ikke som uforsikret part går fri for ansvar, men hæfter over for den forsikrede part gennem et regreskrav,

- at DFIM dermed har et berettiget regreskrav mod Krone for ethvert beløb, som DFIM har betalt til Ofesauto som følge af uheldet den 13. september 2016,
- at den spanske praksis gælder generelt og ikke kun er begrænset til forsikringssituationer – dobbeltforsikring eller ansvarsforsikring for uheldet, og
- at orienteringsskrivelserne udsendt af DFIM til danske vognmænd og deres fagorganisationer ikke ændrer på ovenstående.”

Under hovedforhandlingen har DFIM præciseret, at regreskravene i begge sager udelukkende støttes på bestemmelserne i grønkortaftalen og praksis på grønkortområdet, og således hverken på reglerne om kreditorskifte eller på bestemmelserne i motorkøretøjsforsikringsdirektivet, færdselsloven, eller bekendtgørelsen om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv.

Krone har i sit påstandsdokument af 1. marts 2022 anført bl.a.:

”Til støtte for de nedlagte frifindelsespåstande bestrides det i begge sager, at der er hjemmel for de af DFIM fremførte regreskrav mod Krone.

I den forbindelse skal jeg henvise til følgende:

1. Det bestrides, at det påhviler Krone, som anført af DFIM i dennes replik i begge sager, at skulle bevise, at de regreskrav, der ligger til grund for DFIM’s påstande, hviler på et urigtigt grundlag.

Det gøres derimod gældende, at det selvsagt påhviler DFIM at dokumentere, at de påståede regreskrav mod Krone i begge sager er berettiget og hjemlet, hvilket i øvrigt bestrides at være tilfældet.

Der henvises i den forbindelse til, at DFIM som dansk erstatningsorgan varetager offentligretlige opgaver efter udpegning fra Justitsministeriet/Transportministeren med hjemmel i lovgivningen, jf. således blandt andet færdselslovens § 115a og § 115b.

Der henvises i den forbindelse til, at DFIM’s virksomhed og deraf følgende kompetencer som dansk erstatningsorgan ved uheld forvoldt af ukendt eller uforsikret motordrevet køretøj, samt i tilfælde af refusion, regres og subrogation, er udtømmende foreskrevet og reguleret i DFIM’s lovgrundlag, der blandt andet består af Bekendtgørelsen om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. (BEK nr. 1618 af 18/12/2018 og den tidligere BEK. Nr. 579 af 06/06/2007).

Det er i den forbindelse meget vel muligt, at DFIM i begge sager har henholdt sig til en fremgangsmåde, som har været brugt i en årrække, men det gøres gældende, at de påståede praksisser er uhjemlet, og bygger på en fejlagtig forudsætning fra såvel det spanske som det tyske grønt-kort-bureau om, at dansk indregistrerede trailere, der ikke er

hjemmehørende i Spanien eller Tyskland, er uforsikrede, når der ikke er tegnet en selvstændig motoransvarsforsikring for disse.

2. Det bestrides, at de i disse sager omtvistede trailere/sættevogne skulle være omfattet af artikel 5, stk. 2 i det 5. Motorkøretøjsforsikringsdirektiv.
3. Det bestrides, at DFIM har godtgjort, at de dansk indregistrerede sættevogne, campingvogne og trailere, som hvert år kører på det tyske vejnet uden en selvstændig ansvarsforsikring, ikke opfylder kravet i § 1 i Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

Det bestrides, at DFIM har godtgjort, at den omtvistede sættevogn, der ikke er hjemmehørende i Spanien, men som anvendes på det spanske vejnet, er uforsikrede, når de anvendes i Spanien.

Det bestrides, at DFIM har godtgjort, at der i spansk og tysk ret i øvrigt skulle være en pligt til at tegne en selvstændig ansvarsforsikring for sættevogne eller for den sag skyld campingvogne og trailere, der er indregistreret i Danmark og som ikke er hjemmehørende i Spanien eller Tyskland, men som benyttes på det spanske og/eller tyske vejnet.

Det bestrides på den baggrund, at der efter spansk og tysk ret er nogen selvstændig ansvarsforsikringspligt i relation til de omtvistede dansk indregistrerede sættevogne, eller for den sags skyld dansk indregistrerede campingvogne og hobby-trailere, som anvendes i Spanien og/eller Tyskland uden at være hjemmehørende der.

4. Det bestrides, at henholdsvis spansk og tysk ret regulerer den af DFIM påståede regresadgang mod Krone, idet DFIM's adgang til at kræve regres hos Krone udelukkende og endeligt er reguleret i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. (BEK nr. 1618 af 18/12/2018) i den tidligere bekendtgørelse (BEK. Nr. 579 af 06/06/2007), der ikke giver DFIM nogen adgang til regres i disse sager.

Der henvises i den forbindelse til, at de to retssager således udelukkende omhandler DFIM's adgang som *dansk erstatningsorgan* til regres mod Krone.

Der henvises videre til EU-domstolens dom i sagerne C-359/14 og C-475/14 afsagt den 21. januar 2016, på baggrund af hvilken det gøres gældende, at regressøgsmål mellem to forsikringsselskaber i anledning af færdselsuheld i Tyskland og andre lande hverken automatisk eller i øvrigt er underlagt det lands lov, hvor færdselsuheldet skete.

Dette gælder selvsagt endnu mere for regressøgsmål anlagt af DFIM som dansk erstatningsorgan mod Krone som dansk virksomhed.

I disse sager, hvor såvel DFIM som Krone er hjemmehørende i Danmark, og hvor der eksisterer udtrykkelige danske regler om DFIMs regresadgang, efter at DFIM har udbetalt refusion til en skadelidt eller et andet grønt kort bureau i medfør af bekendtgørelse om

ansvarsforsikring for motorkøretøjer, gøres det gældende, at regres-søgsmålet mellem DFIM og Krone er underlagt dansk ret.

Dette indebærer ikke nogen opdeling af retsforholdet, som ville være i strid med traditionen i medfør af litteraturen og retspraksis, som hæv-det af DFIM, idet EU-Domstolen med den ovennævnte dom fastslår, at lovvalget i forhold til *regressøgsmål* afgøres uafhængigt af lovvalget i forhold til *ansvarsspørgsmålet* i anledning af færdselsuheldet.

For så vidt angår dommen fra Landgericht Göttingen mellem Kravag-Logistic Versicherungs AG og et dansk forsikringsselskab, bestrides det, at det heraf fremgår, at retsforholdet, uagtet det danske forsikrings-selskabs anbringender, skulle reguleres efter tysk ret.

Det bestrides videre, at Krone i forholdet til DFIM kan sidestilles med det tyske motoransvarsforsikringsselskab i Højesterets kendelse i sa-gerne BS-45073/2019-HJR og BS-43125/2019-HJR af 31. august 2020, som havde tegnet selvstændig ansvarsforsikring for den omtvistede dansk indregistrerede trailer, idet Krone ikke er et ansvarsforsikringsselskab, endsi-ge et tysk et af slagsen, og idet der ikke var nogen pligt til tegning af selvstændig ansvarsforsikring for de omtvistede trailere.

Det bestrides på den baggrund, at ovennævnte Højesteretskendelse om regresopgøret mellem to lovpligtige motoransvarsforsikringer med hjemting i to forskellige stater, kan bruges til støtte for, at DFIM's påstå-ede regreskrav, fremsat af DFIM i rollen som *dansk erstatningsorgan* mod Krone, som dansk *udlejer* af danske indregistrerede *trailere*, for hvilke der ikke består nogen ansvarsforsikringspligt, er underlagt *spansk* eller *tysk ret*.

Det bestrides endvidere, at forholdet mellem DFIM og TVM Verzekering i den tyske sag er afgjort efter tysk ret, som anført af DFIM. De to parter indgik derimod et forlig, gående ud på at TVM Verzekeringen kunne "nøjes" med at dække 50% af den tyske skadelidtes tab, selvom den af TVM Verzekeringen ydede motoransvarsforsikring ifølge forsik-ringsbetingelserne var forpligtet til at dække 100% af tabet. Der henvises i den forbindelse til de fremlagte hollandske afgørelser, hvoraf frem-går, at der efter hollandsk ret alene består en motoransvarsforsikrings-pligt i relation til trækkeren – lige som i Danmark.

DFIM anfører i den spanske sag, at såvel forholdet mellem den skade-voldende trækker og det spanske grøntkort bureau og forholdet mellem DFIM og det spanske grøntkort bureau er blevet afgjort på baggrund af *spansk ret*.

Det bestrides, at dette er korrekt. Forholdene er afgjort på baggrund af en privatretlige aftale mellem spanske motorforsikringsselskaber, som selvsagt ikke er "spansk ret".

Det bestrides også, at de to retssager mellem Krone og DFIM omhand-ler erstatning uden for kontrakt. Det bestrides følgelig, at regreskravet fremført af DFIM mod Krone skulle være underlagt lovvalget for "*selve*

skadeforholdet mellem den spanske/tyske skadelidte og skadevolderen", som anført af DFIM.

Det bestrides endvidere, at det er relevant at diskutere et lovvalg end-sige anvendelsen af den individualiserede metode eller *lex loci delicti* i disse sager i forhold til regreskravene rejst af DFIM mod Krone.

Der henvises i den forbindelse til, at retsforholdet mellem DFIM og Krone ikke er internationalt. Derfor åbner retsforholdet ikke op for anvendelsen af de danske international privat- og procesretsregler, i dette tilfælde "deliktstatuttet" (reglerne om lovvalg ved erstatning uden for kontrakt), som DFIM påberåber sig.

Det gøres på den baggrund gældende, at de af DFIM fremførte anbringender og påberåbte afgørelser om lovvalg ikke har nogen relevans for sagerne.

5. Af § 24, stk. 4 i bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. (BEK nr. 1618 af 18/12/2018), jf. § 21, stk. 4 i den tidligere bekendtgørelse (BEK. Nr. 579 af 06/06/2007), om refusion, regres og subrogation fremgår, at DFIM indtræder i skadelidtes rettigheder over for skadevolderen eller dennes forsikringsselskab i den udstrækning, erstatningsorganet i den medlemsstat i Den Europæiske Union eller Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, hvor skadelidte er bosat (i disse sager det spanske og tyske grøntkort bureau), har ydet denne erstatning for tabet eller den lidte skade og i overensstemmelse med aftalen nævnt i stk. 3 har fået refunderet det ydede beløb af DFIM.

Af samme bekendtgørelses § 24, stk. 1 og stk. 2 fremgår dog, at DFIM kun kan afkræves refusion i det omfang det spanske og tyske grøntkort bureau har ydet skadelidte erstatning i medfør af enten artikel 24 eller 25 i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (det 5. Motorkøretøjsdirektiv).

Det 5. Motorkøretøjsdirektivs artikel 24 omhandler tilfælde (artikel 24, stk. 1 litra a og b), hvor forsikringsselskabet eller skadebehandlingsrepræsentanten ikke har givet et begrundet svar til skadelidte på det fremsatte erstatningskrav inden for en frist på tre måneder fra det tidspunkt, hvor skadelidte indgav sit erstatningskrav til det forsikringsselskab, der forsikrer det køretøj, hvis anvendelse var årsag til uheldet, eller til dets skadebehandlingsrepræsentant, eller hvis forsikringsselskabet ikke har udpeget en skadebehandlingsrepræsentant i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1.

Det 5. Motorkøretøjsdirektivs artikel 25 omhandler tilfælde, hvor køretøjet er ukendt, eller hvor det ikke inden for to måneder efter uheldet er muligt at identificere forsikringsselskabet.

Det bestrides, at henholdsvis det spanske og det tyske grøntkort bureau har udbetalt erstatning til de skadelidte (de skadelidtes

ansvarsforsikringselskaber) i henholdsvis Spanien og Tyskland under omstændigheder svarende til de i det 5. Motorkøretøjsdirektivs artikel 24 eller 25 omhandlede.

I den forbindelse skal jeg henvise til:

- A) I den spanske sag (BS-3242/2019-OLR) var trækkerens registreringsnummer og indehaver kendt og anført i politirapporten. Det samme gjorde sig gældende i den tyske sag (BS-3246/2019-OLR), hvor trækkerens registreringsnummer samt indehaver ligeledes var kendt og anført i politirapporten, ligesom trækkerens hollandske motoransvarsforsikring endvidere var kendt og anført i politirapporten i den tyske sag.

Krones evt. ansvar for skade forårsaget af traileren var i begge sager dækket under trækkerens motoransvarsforsikring og skader forårsaget af trailerne har derfor ikke været uforsikret. Hverken det spanske eller det tyske grøntkort bureau har derfor haft hjemmel til at afkræve DFIM refusion. Endvidere er det af DFIM selv godtgjort, at trækkerens hollandske ansvarsforsikring i den tyske sag anerkendte sin forsikringstagers ansvar og forsikringsdækning af dette.

Det bestrides på den baggrund, at det spanske og tyske grøntkort bureau med rette har kunnet afkræve DFIM refusion i medfør af bekendtgørelsens § 24.

- B) Det følger også af bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer § 24, stk. 1 og 2, at såvel det spanske som det tyske grøntkort bureau kun kan kræve refusion af DFIM i det omfang det forsikringselskab, der har udstedt policen for køretøjet, har koncession fra Finanstilsynet (jf. stk. 1), eller i det omfang, køretøjet er hjemmehørende i Danmark, men forsikringselskabet ikke kan identificeres (jf. stk. 2).

Begge situationer forudsætter, at der var en *pligt* til tegning af ansvarsforsikring for de to omtvistede "køretøjer". Denne betingelse var ikke opfyldt og derfor var der ikke hjemmel for hverken det spanske eller det tyske grøntkort bureau til at opkræve refusion hos DFIM.

Ifølge det 5. Motorkøretøjsdirektivs artikel 3 træffer hver medlemsstat passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer (som ifølge definitionen i artikel 1, nr. 1 omfatter ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede), der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. I Danmark er forsikringspligten reguleret i Færdselsloven.

Det bestrides i den forbindelse, at en pligt til ansvarsforsikring af trailere skulle følge af Færdselsloven (FL), idet ansvaret i medfør af FL § 101 påhviler den, der er ansvarlig for et "motordrevet køretøj", hvilket Krone ikke er, al den stund at en sættevogn ikke er noget motordrevet køretøj, jf. definitionen heraf i FL § 2, nr. 14.

Forsikringspligten i medfør af FL § 105 påhviler ifølge § 106 endvidere alene ejeren eller brugeren af det "motordrevne køretøj".

Det bestrides således, at ansvarsforsikringspligten i medfør af FL finder selvstændigt anvendelse på *sættevogne*, og det uanset om sådanne sættevogne er koblet til en trækker eller ej. I det omfang en sættevogn kobles efter en trækker, dækker trækkerens lovpligtige ansvarsforsikring dog også traileren. Traileren er dermed *ikke uforsikret*, når denne er koblet efter en trækker. Så er den dækket af trækkerens motoransvarsforsikringspolice.

- C) Ifølge de såkaldte "Internal Regulations" som er aftalen nævnt i ovennævnte bekendtgørelses § 24, stk. 3 og kendt som grøntkort ordningen, stiller samtlige nationale motorkøretøjsbureauer (i Danmark DFIM) garanti for, at dets medlemmer, det vil sige de nationale forsikringsselskaber, der yder lovpligtig motorkøretøjsansvarsforsikring, refunderer beløb, der i overensstemmelse med bestemmelserne i Internal Regulations artikel 5 kræves betalt af bureauet i skadelandet eller af den agent, bureauet har udpeget til formålet. Hvis et medlem ikke refunderer det skyldige beløb inden for den periode på to måneder, der fastsættes i artikel 5, skal medlemmets nationale bureau selv foretage refusionen i overensstemmelse med de betingelser, der fastsættes herunder, når bureauet modtager et garantikald fra skadelandets bureau eller fra den agent, bureauet har udpeget til formålet.

I den spanske sag skulle det spanske grøntkort bureau i lyset af trækkerens litauiske motoransvarsforsikring således have afkrævet DFIM's litauiske pendant, og ikke DFIM, 100% refusion i det omfang trækkerens motoransvarsforsikring måtte have afvist at ville anerkende sin forsikringstagers ansvar og forsikringsdækning heraf med 100%, hvilket imidlertid ikke er godtgjort af DFIM skulle have været tilfældet.

Det fremgår endvidere af den privatretlige aftale mellem de spanske forsikringsselskaber, hvilken aftale alene er bindende for aftalens spanske parter, at fordelingsnøglen alene finder anvendelse, når alle elementer, der udgør det blandede køretøj, det vil sige såvel trækker som trailer, er forsikret med policer. Det bestrides således, i modsætning til hvad DFIM har anført, at det af nyhedsbrevet fra Dekra Claims Service skulle fremgå, at den nævnte fordeling også finder anvendelse, hvis den ene enhed ikke er forsikret. Det står der intet om i nyhedsbrevet fra Dekra Claims Service. Dette nyhedsbrev beskriver alene fordelingen mellem to spanske ansvarsforsikringsselskaber, der har forsikret hver sin enhed (trækker og trailer).

Det var dog ikke var tilfældet i forhold til den i den spanske sag dansk indregistrerede trailer, for hvilken der end ikke er godtgjort nogen selvstændig ansvarsforsikringspligt af DFIM. I det omfang traileren er koblet til en trækker, er traileren dog omfattet af trækkerens motoransvars-police, der således er den eneste police på vogntoget.

I den tyske sag skulle det tyske grøntkortbureau i lyset af trækkerens hollandske motoransvarsforsikring endvidere have afkrævet DFIM's hollandske pendant NBM, og ikke DFIM, 100% refusion i det omfang trækkerens hollandske motoransvarsforsikring måtte have afvist at ville anerkende sin forsikringstagers ansvar og forsikringsdækning heraf

med 100%, hvilket imidlertid ikke er godtgjort af DFIM skulle have været tilfældet, al den stund at trækkerens hollandske motoransvarsforsikring faktisk anerkendte ansvaret og forsikringsdækningen overfor DFIM.

6. DFIM's regreskrav mod Krone udspringer således ikke i nogen af de to sager af udbetaling af erstatning til de *skadelidte*, og det bestrides følgelig, at DFIM er subrogeret i de skadelidtes krav mod Krone.

I den spanske sag udspringer regreskravet af, at DFIM på egen hånd accepterede den privatretlige praksis mellem spanske forsikringsselskaber om fordeling af pligten til betaling af skadesbeløbet med 70% til trækkerens ansvarsforsikring og 30% til trailerens ansvarsforsikring, hvilket DFIM accepterede, uagtet at det hverken er godtgjort endside indikeret, at den litauiske trækkerens motoransvarsforsikring berettiget har afvist at bære 100% af skadesbeløbet.

I den tyske sag udspringer regreskravet af det af DFIM på egen hånd foranstaltede og indgåede forlig med trækkerens hollandske motoransvarsforsikring, ifølge hvilket DFIM accepterede, at denne motoransvarsforsikring alene dækkede 50% af skadesbeløbet, uagtet at trækkerens hollandske motoransvarsforsikring dækkede såvel trækkeren som traileren med 100%. Således består der ikke i medfør af hollandsk lovgivning nogen selvstændig ansvarsforsikringspligt for trailere men derimod kun for trakkere, som redegjort for i de to hollandske retsafgørelser.

Det gøres i den forbindelse gældende, at DFIM's manglende opfyldelse af Kronens gentagne opfordringer om at fremlægge policen og betingelserne for motoransvarsforsikringen udtaget hos TVM Verzekeringen på trækkeren i den tyske sag skal tillægges DFIM processuel skadevirkning, således at det skal lægges til grund, at der heri står, at motoransvarsforsikringen også omfatter sættevogne/trailere, der efterspændes trækkeren.

Uagtet at DFIM i den tyske sag selv forhandlede med trækkerens motoransvarsforsikring bestrides det således, at DFIM's regreskrav mod Krone i de to sager adskiller sig fra det regreskrav DFIM's hollandske pendant NBM søgte at gøre gældende mod TIP i de to hollandske retsafgørelser.

I disse hollandske retssager havde det tyske grøntkort bureau ladet sig nøje med 50% dækning af skadesbeløbet fra trækkerens motoransvarsforsikring, mens de resterende 50% gjordes gældende over for DFIM's hollandske pendant NBM, fordi traileren var indregistreret i Holland, hvilket førte til regreskravet fra NBM mod TIP. I begge hollandske instanser blev TIP imidlertid frifundet, idet NBM ikke havde hjemmel til det fremførte regreskrav.

Der henvises i den forbindelse til den hollandske anke-domstols afgørelse, jf. punkt 3.13, hvor den hollandske anke-domstol lagde til grund, at DFIM's hollandske pendant havde foretaget udbetalinger til det tyske grønt-kort-bureau på *utilstrækkeligt retsgrundlag*. Det gøres

gældende, at det samme er tilfældet i relation til DFIM's udbetalinger i disse sager til det spanske og tyske grønt-kort-bureau.

Det bestrides i den forbindelse i øvrigt, at de hollandske domstole foretog nogen opdeling af lovvalget, idet de nationale grøntkort bureauers ret til refusion og regres mod skadevoldere hjemhørende i bureauernes hjemlande er reguleret i de nationale lovgivninger – i Holland i den såkaldte WAM-lov og herhjemme i den ovennævnte bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer – mens spørgsmålet om skadevolderens ansvar over for skadelidte afgøres i henhold til *lex loci delicti* (i de to sager henholdsvis spansk og tysk ret).

I det omfang trailerne er dækket af trækernes lovpligtige motoransvarsforsikring, bestrides det i øvrigt for fuldstændighedens skyld, at trækernes lovpligtige motoransvarsforsikringer kan gøre regres mod ejeren/brugeren af trailerne, idet disse må anses som "sikret" under trækernes lovpligtige motoransvarsforsikring.

Dette er således tilfældet i såvel dansk og hollandsk ret samt i tysk ret i det omfang, der ikke måtte være tegnet nogen selvstændig ansvarsforsikring for traileren, idet tysk retspraksis modsætningsvis, jf. Bundesgerichtshofs afgørelse af 27. oktober 2010 indebærer, at der er tale om *dobbeltforsikring* i tilfælde, hvor der er tegnet en selvstændig ansvarsforsikring for henholdsvis trækkeren og traileren."

Landsrettens begrundelse og resultat

Det fremgår af sagerne, at to vogntog bestående af en ikke-dansk indregistreret (og forsikret) trækker og en dansk indregistreret trailer, der var udlejet af Krone (og ikke selvstændigt forsikret), var involveret i færdselsuheld med to personbiler i henholdsvis Tyskland og Spanien, og at det tyske og det spanske grøntkortbureau i den forbindelse har betalt nærmere bestemte beløb vedrørende reparationsudgifterne på personbilerne til de pågældende personbilers tyske og spanske forsikringselskaber.

Herefter har de omhandlede grøntkortbureauer med henvisning til artikel 5 i de såkaldte Internal Regulations (herefter grøntkortaftalen), som regulerer de gensidige relationer mellem grøntkortbureauerne, anmodet DFIM om refusion for betalingen til forsikringselskaberne, idet det spanske grøntkortbureau alene har anmodet om et beløb svarende til 30 pct. af reparationsudgifterne på den pågældende personbil. DFIM har imødekommet refusionsanmodningerne, hvorefter DFIM har gjort et regreskrav gældende mod Krone, således at regreskravet vedrørende det tyske færdselsuheld overordnet angår 50 pct. af reparationsudgifterne på den pågældende personbil, mens regreskravet vedrørende det spanske færdselsuheld overordnet angår 30 pct. af reparationsudgifterne på den pågældende personbil.

Henset til de endelige anbringender, DFIM har gjort gældende under sagernes hovedforhandling, angår sagerne udelukkende spørgsmålet om, hvorvidt

DFIM skal gives medhold i sine regreskrav på grundlag af enten bestemmelserne i grønkortaftalen eller efter en (eventuel) praksis vedrørende regreskrav på grønkortområdet.

Grønkortordningen bygger på en henstilling i 1949 fra en arbejdsgruppe under transportkomitéen i FN's Økonomiske Europakommission og reguleres af grønkortaftalen, der er indgået mellem de i aftalen deltagende landes grønkortbureauer. Ordningen er således ikke reguleret i færdselsloven eller bekendtgørelser udstedt med hjemmel heri, herunder bekendtgørelsen om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, ligesom ordningen ikke er reguleret af bestemmelserne i motorkøretøjsforsikringsdirektivet, uanset at eksistensen af ordningen har været forudsat allerede ved udstedelsen af det første motorkøretøjsforsikringsdirektiv i 1972.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt DFIM skal gives medhold i sine regreskrav mod Krone på grundlag af bestemmelserne i grønkortaftalen, bemærkes herefter, at grønkortaftalen, der som nævnt er indgået mellem de deltagende landes grønkortbureauer, først og fremmest regulerer de gensidige relationer mellem grønkortbureauerne, jf. aftalens artikel 1. Endvidere berører grønkortaftalen mere indirekte forholdene for de forsikringsselskaber, der er medlemmer af grønkortbureauerne, jf. f.eks. aftalens artikel 5 og artikel 6, stk. 1, sammenholdt med artikel 2, stk. 3.

Af bestemmelsen i artikel 5 følger det således, at et grønkortbureau inden for et år fra betalingen til skadelidte skal sende en anmodning om refusion til forsikringsselskabet, der har udstedt det grønne kort eller forsikringspolice, eller, hvis det er aktuelt, til det relevante grønkortbureau. Ifølge aftalens artikel 6, stk. 1, stiller hvert grønkortbureau garanti for, at dets medlemmer (forsikringsselskaberne) refunderer beløb, der er krævet i medfør af artikel 5.

På denne baggrund finder landsretten, at DFIM ikke på grundlag af bestemmelserne i grønkortaftalen kan gives medhold i sine regreskrav mod Krone, der ikke er et forsikringsselskab, og hvis forhold hverken direkte eller indirekte er reguleret i eller berørt af grønkortaftalen, sammenlign herved også § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, i DFIM's vedtægter, hvoraf det følger, at DFIM's medlemmer (forsikringsselskaberne) er forpligtet til på anfordring at refundere skadesbeløb, som DFIM har udlagt.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt DFIM skal gives medhold i sine regreskrav på grundlag af en praksis vedrørende regreskrav på grønkortområdet, bemærkes, at DFIM skal påvise, dels at der eksisterer en generel praksis, hvorefter et grønkortbureau, der har imødekommet en refusionsanmodning fra et andet grønkortbureau, får sit regreskrav dækket af en anden aktør end et forsikringsselskab, dels at Krone i givet fald er bundet af en sådan praksis.

Landsretten skal bemærke, at det i lyset af karakteren og indholdet af grønkort-aftalen må kræves ganske sikre holdepunkter for, at det kan lægges til grund, at der eksisterer en praksis af den nævnte karakter.

Landsretten finder, at DFIM ikke med henvisning til direktør i DFIM Maria Clausens forklaring, hvorefter DFIM gennem årene har modtaget og behandlet refusionsanmodninger fra det tyske og spanske grønkortbureau, har påvist, at der eksisterer en generel praksis af den nævnte karakter.

Heller ikke det forhold, at DFIM i de foreliggende sager har modtaget refusionsanmodninger fra det tyske og spanske grønkortbureau, som DFIM har imødekommet, medfører, at der er påvist en praksis af den nævnte karakter. I den sammenhæng skal landsretten bemærke, at den tyske domstolspraksis, som DFIM har henvist til og anvendt i sin praksis, vedrører fordelingen af erstatningsbyrden ved færdselsuheld med et vogntog mellem forsikringsselskaber efter ansvarsfordelingsbrøken 50/50 i tilfælde, hvor såvel trækkeren som traileren er selvstændigt forsikrede (dobbeltforsikring). Denne retspraksis kan efter landsrettens vurdering ikke uden videre udstrækkes til også at omfatte et tilfælde som det foreliggende, hvor der ikke foreligger dobbeltforsikring, og hvor der således ikke er tale om ansvarsfordeling mellem to forsikringsselskaber.

Det spanske regreskrav hviler ifølge DFIM på det spanske grønkortbureaus anvendelse og forståelse af en aftale indgået mellem spanske forsikringsselskaber, hvorefter erstatningsbyrden for et færdselsuheld med et vogntog fordeles efter ansvarsfordelingsbrøken 70/30, således at trækkerens forsikringsselskab bærer 70 pct. af erstatningskravet, mens trailerens forsikringsselskab bærer 30 pct. af erstatningskravet (dobbeltforsikring). Der er imidlertid efter det foreliggende ikke noget grundlag for, at den nævnte aftale, der som nævnt er indgået mellem spanske forsikringsselskaber, og dens anvendelse i praksis uden videre kan udstrækkes til også at omfatte et tilfælde som det foreliggende, hvor der ikke foreligger dobbeltforsikring, og hvor der således ikke er tale om ansvarsfordeling mellem to forsikringsselskaber.

På den anførte baggrund finder landsretten, at DFIM ikke har påvist, at der eksisterer en generel praksis på grønkortområdet af den ovenfor skitserede karakter, hvorfor DFIM allerede af denne grund ikke kan gives medhold i sine regreskrav.

Landsretten frifinder herefter Krone i begge sager.

Efter sagernes udfald skal DFIM i sagsomkostninger betale 100.000 kr. til Krone til dækning af udgifter til advokatbistand eksklusiv moms. Ud over sagernes udfald er der ved fastsættelsen af beløbet taget hensyn til sagernes omfang, forløb og betydning.

THI KENDES FOR RET:

Krone Fleet Danmark A/S frifindes i begge sager.

I sagsomkostninger skal Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring inden 14 dage betale 100.000 kr. til Krone Fleet Danmark A/S. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.