

Den 19. juli 2025

Til medlemmerne af Folketingets Erhvervsudvalg / Retsudvalg / Transportudvalg

Emne: Danmark står svagt i EU på færdselssikkerhed og erstatningsret – tiden er inde til national oprydning

Kære medlemmer af Retsudvalget,

Jeg skriver til jer for at gøre opmærksom på en alvorlig og overset svaghed i den danske regulering af skadesbehandling ved trafikulykker – en svaghed, der placerer Danmark bagud i forhold til sammenlignelige EU-lande som Tyskland, Holland, Østrig og Schweiz*.

Det danske problem

I Danmark accepteres det i dag, at biler kan repareres for helt op mod f.eks. 50 % af deres værdi uden, at der måles, dokumenteres eller garanteres, at bilens bærende struktur er ført tilbage til sin oprindelige stand.

Der foretages ikke karrosserimålinger. Der udstedes ingen strukturel garanti. Der er ingen offentlig kontrol med, om skadelidte faktisk får det, som forsikringsaftaleloven og EU-retten foreskriver: **fuld erstatning – teknisk og økonomisk**.

Dette sker, selvom der findes EU-direktiver, principper om ligebehandling og færdselssikkerhed, og selvom samme praksis ville være utænkelig i lande, vi normalt sammenligner os med.

Forsikringsselskabernes økonomiske interesse

Denne praksis synes ikke tilfældig. Den afspejler et branchesystem, hvor store summer spares ved at undlade strukturel kontrol via Autotaks-systemet, der styrer taksering og reparationsvejledning, er ejet af branchen selv og fungerer uden uafhængigt tilsyn.

Konsekvensen er, at:

- **forsikringsselskaberne sparer betydelige beløb over tid** – trecifrede millionbeløb er dokumenteret siden 2004, og det reelle besparelspotentiale er formentlig endnu større, hvis hele markedet regnes med – fordi de systematisk undgår at udbedre eller erstatte bilens reelle skader
- **bilejerne lider værditab og usikkerhed**, uden dokumentation eller compensation
- **samfundet bærer den skjulte regning** i form af færdselsmæssig risiko, tabt tillid og reelle udgifter forårsaget af trafikuheld og følgeomkostninger

EU-retlige implikationer – men først national oprydning

Det er allerede forberedt, at denne praksis vil blive påpeget over for både Europa-Kommissionen og Europa-Parlamentets PETI-udvalg – med henvisning til bl.a. direktiv 2009/103/EF og EU's charter.

Men før det sker, bør Folketinget selv se kritisk på sagen.

Danmark har netop overtaget EU-formandskabet. Det bør ikke være i den periode, vi eksponeres for at have overset grundlæggende forpligtelser over for trafiksikkerhed og retfærdig erstatning.

Hvad bør Folketinget gøre nu?

1. **Undersøge forsikringsselskabernes praksis** ift. strukturel dokumentation, garanti og erstatningsfastsættelse. Måske kunne man koble sig på Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens netop igangsatte markedsefterforskning.
2. **Vurdere Autotaks' rolle** og muligheden for offentligt eller uafhængigt tilsyn. Autotaks-basen, som er opbygget over to årtier, kunne bringes i offentlig anvendelse – til gavn for fx bilhandel, politi, forskning og dokumentation ved tvister.
3. **Overveje en model, hvor skadelidte sikres reel, teknisk retablering** – som i Tyskland og Østrig
4. **Gennemtænke de samfundsøkonomiske konsekvenser**, som overføres fra forsikringsselskaber til borgere og stat. Hver besparelse hos forsikringsselskaberne påfører en tilsvarende eller større udgift andre steder i samfundet – hos borgeren, sundhedsvæsenet eller retssystemet.

Jeg stiller mig til rådighed med konkret dokumentation fra min egen sag og fra den uafhængige platform *Erstatmig.dk*, hvor både tal, korrespondance og analyser er offentligt tilgængelige.

Med venlig hilsen

Hans Kruse Christiansen

frydenbo22@gmail.com

www.erstatmig.dk

*Selvom Schweiz ikke er EU-medlem, følger landet i praksis EU-standarder gennem bilaterale aftaler og anvender en teknisk kontrolpraksis, der ofte anvendes som sammenligningsgrundlag i EU-analyser.