



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 30

(2006–2007)

Om lov om endringer i bilansvarslova
(gjennomføring av femte motorvogn-
forsikringsdirektiv mv.)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold.....	5	3.5.1	Gjeldende rett.....	21
			3.5.2	Forslaget i høringsnotatet.....	21
2	Bakgrunnen for lovforslaget.....	6	3.5.3	Høringsinstansenes syn	21
2.1	Gjeldende rett.....	6	3.5.4	Departementets vurdering	22
2.2	Høringsnotatet	6	3.6	Områder hvor bilansvarslova allerede er i samsvar med direktivendringene	23
2.3	Høringen	6	3.6.1	Høringsnotatet	23
3	Behovet for endringer i bilansvarslova som følge av femte motorvognforsikringsdirektiv	8	3.6.2	Høringsinstansenes syn	24
3.1	Generelt om direktivet	8	3.6.3	Departementets vurdering.....	24
3.2	Unntak fra forsikringsplikten	9	4	Oppreisningskrav	25
3.2.1	Gjeldende rett.....	9	5	Økonomiske og administrative konsekvenser	26
3.2.2	Forslaget i høringsnotatet.....	10	5.1	Konsekvenser for private	26
3.2.3	Høringsinstansenes syn	11	5.2	Konsekvenser for det offentlige	26
3.2.4	Departementets vurdering.....	11	6	Merknader til de enkelte bestemmelsene.....	27
3.3	Ansvarsgrenser for skade på personer og gods	12	Vedlegg		
3.3.1	Gjeldende rett.....	12	1	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om endring av rådsdirektiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/ EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorvogn	30
3.3.2	Forslaget i høringsnotatet.....	12			
3.3.3	Høringsinstansenes syn	13			
3.3.4	Departementets vurdering.....	14			
3.4	Skade voldt av ukjent motorvogn	15			
3.4.1	Gjeldende rett.....	15			
3.4.2	Forslaget i høringsnotatet.....	15			
3.4.3	Høringsinstansenes syn	17			
3.4.4	Departementets vurdering.....	18			
3.5	Utvidelse av forskriftshjemmelen – bilansvarslova § 17	21			



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 30

(2006-2007)

Om lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.)

*Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 2. mars 2007,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen foreslår Justisdepartementet enkelte endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn fører (bilansvarslova). Endringene er en følge av at direktiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om ansvarsforsikring for motorvogn (heretter omtalt som femte motorvognforsikringsdirektiv) er gjort til en del av EØS-avtalen. Direktivet er tatt inn som vedlegg til proposisjo-

nen. Enkelte av endringene er av teknisk karakter. Generelt vil imidlertid forslagene innebære en styrking av skadelidtes stilling, blant annet ved at ansvarsgrensen for tingskade økes. Proposisjonen inneholder også en kort omtale av spørsmålet om forholdet mellom førerens personlige oppreisningsansvar og forsikringsdekningen etter bilansvarslova.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Gjeldende rett

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) har regler om erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer. Loven § 4, jf. § 1, fastsetter at det er objektivt ansvar for skader som en motorvogn «gjer». Det objektive ansvaret er kombinert med en forsikringsplikt, jf. bilansvarslova kapittel IV. Nærmere regler om forsikringsplikten mv. er gitt i forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikkskygde mv. (trafikkskygdeforskriften).

Bilansvarslova og trafikkskygdeforskriften er på flere punkter en gjennomføring av EFs motorvognforsikringsdirektiver, jf. rådsdirektiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 90/232/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorvogn (heretter omtalt som første til fjerde motorvognforsikringsdirektiv).

2.2 Høringsnotatet

EØS-komiteen vedtok 7. juli 2006 å endre vedlegg IX til EØS-avtalen til å omfatte direktiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om ansvarsforsikring for motorvogn (EØS-komiteens beslutning nr. 86/2006). Ved denne beslutningen ble det femte motorvognforsikringsdirektivet innlemmet i EØS-avtalen. Ved brev 25. august 2006 sendte Justisdepartementet på høring forslag til endringer i bilansvarslova. Høringsfristen var 30. oktober 2006.

I høringsnotatet er det lagt til grunn at femte motorvognforsikringsdirektiv gjør det nødvendig med enkelte endringer i bilansvarslova. Videre er det i høringsnotatet reist spørsmål om førerens personlige oppreisningsansvar bør være omfattet av forsikringsdekningen. Det vil bli redegjort nærmere for innholdet i høringsnotatet i forbindelse med de enkelte spørsmålene som drøftes i proposisjonen.

2.3 Høringen

Høringsnotatet ble sendt på høring til følgende instanser:
Departementene

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Barneombudet
Bransjeutvalget for bilbergere
Datatilsynet
Den Norske Advokatforening
Den norske dommerforening
Fagforbundet
Finansnæringens Hovedorganisasjon
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Forsikringskundernes interesseorganisasjon
Forsikringsklagekontoret
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon
Kommunenes Sentralforbund
Kongelig Norsk Automobilklub
Landsforeningen for Trafikkskadde
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes Forening
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
MC-rådet
Motorførerernes Avholdsforbund
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilutleieforbund
Norges Handikapforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Parkeringsforening (NORPARK)
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk Forbund for Utviklingshemmede
Norsk Forsikringsjuridisk Forening
Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Norsk senter for menneskerettigheter
Norsk Trafikksikkerhetsforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon
Opplysningsrådet for veitrafikken
Politidirektoratet
Regjeringsadvokatembetet
Riksadvokaten
Statens vegvesen (Vegdirektoratet)
Stiftelsen for industriell og teknisk forskning ved
Norges tekniske høgskole (SINTEF)
Stortingets ombudsmann for forvaltningen
Syklistenes Landsforening
Trafikkforsikringsforeningen

Trafikkforum
Trafikkskaddes Landsforbund
Transportbedriftenes Landsforening
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Transportøkonomisk institutt
Trygg Trafikk
Yrkestrafikkforbundet

Følgende instanser har hatt realitetsmerknader til forlaget:

Barneombudet
Den Norske Advokatforening

Finansnæringens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen (felles høringsuttalelse)
Forsikringsklagekontoret
Landsforeningen for Trafikkskadde
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Regjeringsadvokaten
Statens vegvesen (Vegdirektoratet)

Høringsinstansenes syn vil bli tatt opp i forbindelse med de enkelte spørsmål som drøftes.

3 Behovet for endringer i bilansvarslova som følge av femte motorvognforsikringsdirektiv

3.1 Generelt om direktivet

Femte motorvognforsikringsdirektiv er et rent endringsdirektiv som endrer de fire motorvognforsikringsdirektivene og annet skadeforsikringsdirektiv, som alle er gjort til en del av EØS-avtalen. Direktivet må således ses i sammenheng med gjeldende EØS-regler. Det er ingen direkte indre sammenheng mellom de ulike bestemmelsene i direktivet. Endringene tar sikte på å oppdatere og forbedre eksisterende direktiver. I høringsnotatet punkt 2 s. 2 flg. er følgende oversikt over direktivet inn tatt:

«Artikkel 1 endrer første motorvognforsikringsdirektiv.

I nr. 1 endres artikkel 1 nr. 4. Her endres angivelsen av hvor en motorvogn skal anses for å være hjemmehørende. Det presiseres at en motorvogn som har midlertidige skilter, skal anses som hjemmehørende i den staten hvor skiltene er utstedt. Det føyes også til en bestemmelse som sier at dersom en motorvogn ikke har skilter eller har skilter som ikke tilhører motorvognen på rettmessig måte, skal motorvognen hvis den er innblandet i en ulykke, anses som hjemmehørende i den staten hvor ulykken skjer.

I nr. 2 endres artikkel 2 nr. 1. Endringen går ut på at en medlemsstat skal avholde seg fra å kontrollere ansvarsforsikring på motorvogner som vanligvis er hjemmehørende i en annen medlemsstat eller i en tredjestat, når motorvognen kommer inn på dens område fra en annen medlemsstat. Det åpnes likevel for kontroller såfremt dette ikke skjer systematisk, ikke er diskriminerende og foretas som ledd i en kontroll som ikke bare vedrører forsikringskontroll.

I nr. 3 endres artikkel 4, som gir medlemsstatene mulighet til å unnta visse personer (bokstav a) og visse kjøretøy (bokstav b) fra forsikringsplikten.

Hvis kjøretøy tilhørende en person som nevnt i bokstav a forårsaker en ulykke i en annen medlemsstat, skal medlemsstatene utpeke et organ som skal betale erstatning til den skadelidte. Endringen går ut på at en slik plikt til å utbetale erstatning også skal gjelde

hvis motorvognen forårsaker en ulykke i den staten hvor den er hjemmehørende. Det bestemmes nå videre at medlemsstatene må sende Kommisjonen en liste over hvilke personer som er unntatt fra forsikringsplikten, og hvilket organ som er ansvarlig for å utbetale erstatning. Endringen i bokstav b går ut på at et kjøretøy som er unntatt fra forsikringsplikten, skal behandles på samme måte som et kjøretøy som ikke har tegnet en lovpålagt forsikring.

I nr. 4 endres artikkel 6 og 7 nr. 1 ved at henvisningen til medlemsstatenes ikke-europeiske territorier slettes.

Artikkel 2 endrer andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1.

I nr. 2 økes minstebeløpene for forsikringsdekning for person- og tingskader. I nr. 3 bestemmes at dette beløpet skal indeksreguleres hvert femte år. Artikkel 1 (4) deles opp i nr. 4 til 7, men videreføres i stor grad. Imidlertid fastslås det i nr. 6 at det skjønn medlemsstatene har når det gjelder å begrense eller utelukke utbetaling av erstatning for tingskader voldt av en uidentifisert motorvogn, ikke gjelder dersom den skadelidte i samme ulykke får vesentlige skader.

Artikkel 3 endrer andre skadedirektiv. Endringen går ut på at artikkel 12a nr. 4 fjerde ledd andre punktum slettes, og innebærer at utenlandske forsikringsselskapers skadebehandlere-representanter også får adgang til å formidle forsikringer innen motorvognforsikringsvirksomhet på vegne av det utenlandske foretaket, på linje med hva som gjelder for annen forsikringsvirksomhet.

Artikkel 4 endrer tredje motorvognforsikringsdirektiv.

I nr. 1 endres artikkel 1. Det presiseres her at en passasjer ikke kan unntas fra forsikringsdekning med den begrunnelse at vedkommende visste eller burde visst at sjåføren var påvirket av alkohol eller andre rusmidler da ulykken fant sted.

I nr. 2 tilføyes en ny artikkel 1a, som fastslår at artikkel 1 i det tredje motorvognforsikringsdirektiv, som gjelder den lovpliktige ansvarsforsikringen, skal omfatte også fotgjengere, syklistene og andre ikke-motoriserte trafikanter.

I nr. 3 endres artikkel 2 for å presisere at den årlige forsikringspremien skal omfatte dekning i hele EØS-området for det aktuelle året.

I nr. 4 tilføyes nye artikler 4a, 4b, 4c, 4d og 4e.

Ny artikkel 4a nr. 1 bestemmer at i tilfeller der en motorvogn blir importert fra en EØS-stat til en annen, skal importstaten fra kjøpstidspunktet og 30 dager fremover være å betrakte som den staten der risikoen er etablert, selv om motorvognen ennå ikke er registrert i importstaten. I nr. 2 er det fastsatt at dersom motorvognen i 30-dagersperioden blir involvert i en ulykke, uten å være forsikret, er det nasjonale byrået i importstaten ansvarlig.

Ny artikkel 4b gir forsikringstakeren rett til å kreve et «bevis» for krav eller mangel på krav de siste fem årene av forsikringsavtaleforholdet.

Ny artikkel 4c fastslår at det ikke er adgang til å kreve egenandeler for utbetalinger etter den lovpliktige ansvarsforsikringen etter art. 3 nr. 1 i det første motorvognforsikringsdirektivet.

Ny artikkel 4d gir den skadelidte rett til å gå direkte på forsikringsselskapet som er ansvarlig. Dette er en utvidelse av ordningen etablert i fjerde motorvognforsikringsdirektiv.

Ny artikkel 4e utvider anvendelsesområdet for prosedyrene etter artikkel 4 nr. 6 i fjerde motorvognforsikringsdirektiv til å gjelde for alle typer ulykker. Prosedyrene gjelder fremsetting av begrunnede tilbud fra forsikringsselskapene innen tre måneder etter at et krav er fremsatt.

I nr. 5 endres artikkel 5 slik at informasjonssentrene har plikt til på gi informasjon utvidet til å gjelde overfor alle parter som er involvert i en ulykke.

Artikkel 5 endrer fjerde motorvognforsikringsdirektiv.

Nr. 1 og 2 gjelder en tilpasning som følge av at Brusselkonvensjonen er omgjort til forordning. Det er foreslått en EØS-tilpasset tekst som innebærer at endringen ikke får anvendelse for EØS-avtalen.

Nr. 3 endrer artikkel 5 nr. 1 (a) nr. 2 ii i det fjerde motorvognforsikringsdirektivet. Endringen er en konsekvens av endringen som foretas i artikkel 4 bokstav b i det første motorvognforsikringsdirektivet.

I nr. 4 tilføyes en ny artikkel 6a om opprettelse av et sentralt register for å forenkle skadelidtes, forsikringsselskapenes og deres juridiske representanters tilgang til grunnleggende opplysninger.

Artikkel 6 til 8 gjelder gjennomføringen.»

Gjennomføringsfristen for direktivet er 11. juni 2007.

Høringsnotatet drøfter bare spørsmål om endringer i regelverk som hører under Justisdepartementets ansvarsområde, ikke endringer i andre departementers regelverk. Dette innebærer at høringsnotatet og forslagene i proposisjonen er begrenset til å gjelde endringer i bilansvarslova. Samferdselsdepartementet vil sende på høring forslag til endringer i trafikktrygdforskriften som en egen sak. Videre vil Finansdepartementet sende på høring forslag til endringer i forskrift 22. september 1995 nr. 827 om forsikringstjenesteytelser og etablering av filial av forsikringsselskap og pensjonsforetak med hovedsete i annen stat i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde m.m.

I høringsnotatet punkt 3.1 s. 4 er det lagt til grunn at det på flere punkter er samsvar mellom norsk rett og direktivet, og det heter følgende om dette:

«En rekke av direktivets bestemmelser gir etter departementets syn ikke grunn til å vurdere endringer i bilansvarsloven og behandles derfor ikke videre i det følgende (...) Høringsinstansene bes være oppmerksomme på dette forholdet, men inviteres likevel til å avgi innspill om det dersom man er av den oppfatning at også andre direktivbestemmelser gjør det nødvendig med lovendringer.»

Departementet viser for øvrig til punkt 3.6 i proposisjonen for en kort omtale av punkter hvor det allerede er samsvar mellom direktivet og norsk rett.

3.2 Unntak fra forsikringsplikten

3.2.1 Gjeldende rett

Bilansvarslova § 15 stiller krav om obligatorisk ansvarsforsikring for motorvogner. Etter § 15 første punktum er forsikringsplikten knyttet til registrering av kjøretøyet. Nærmere regler om hvilke kjøretøyer som skal registreres, er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 15, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

Registreringsplikten etter forskriften er i utgangspunktet omfattende, men det gjelder enkelte unntak. For eksempel faller traktorer som er konstruert for en fart ikke over 20 km/t, utenfor registreringsplikten, jf. forskriften § 2-1. Også for kjøretøyer som er unntatt fra registreringsplikt, kan det imidlertid være en plikt til forsikring. Dette følger av bilansvarslova § 15 annet punktum, som gjør forsikringsplikten avhengig av om «eigaren

eller innehavaren let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denna lova».

Med hjemmel i bilansvarslova § 3 fjerde ledd er det i kgl. res. 14. april 1961 nr. 3000 fastsatt at «lova ikkje skal gjelda for motorvogner som er bygd for største køyrefart 10 km/time og som det er vanskeleg å endre til større køyrefart».

De nevnte unntakene fra forsikringsplikten knytter seg til kjøretøyets art. Bilansvarslova § 16 oppstiller en annen type unntak. Etter denne bestemmelsen er det gjort unntak fra forsikringsplikten for motorvogner som tilhører staten. Departementet kan vidare samtykke til unntak fra forsikringsplikten for motorvogner som tilhører fremmede stater, internasjonale organisasjoner, kommuner eller kommunale institusjoner. Ordningen er her at staten – eller den samtykket er gitt til – er selvsassurandør. I § 16 fjerde ledd bestemmes det at når en motorvogn som i medhold av disse unntakene ikke er forsikret, gjør skade, har staten, kommunen eller den kommunale institusjonen det samme ansvaret som et forsikringsselskap har ved vanlig forsikringsplikt.

Første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 oppstiller som den alminnelige hovedregel at medlemsstatene skal sikre at erstatningsansvaret for enhver motorvogn som er hjemmehørende i staten, dekkes av en forsikring. Direktivet artikkel 4 oppstiller imidlertid visse unntak fra denne plikten. Artikkel 4 bokstav a åpner for å gjøre unntak for kjøretøyer eid av bestemte offentlige eller private fysiske og juridiske personer, mens bokstav b åpner for unntak for bestemte typer kjøretøy.

3.2.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet er det pekt på at femte motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr. 3 gjør endringer i både bokstav a og bokstav b i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4. Det er vidare pekt på at endringene gjør det nødvendig å vurdere endringer i bilansvarslova § 16.

Når det gjelder endringen i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 bokstav a, heter det i høringsnotatet punkt 3.2 s. 5:

«Det følger av dette at bestemmelsen [det vil si bilansvarslova § 16] ikke sonderer mellom skade som inntreffer i Norge og i en annen EØS-stat, og departementet legger derfor til grunn at det ikke er nødvendig med lovendring for å gjennomføre endringene i artikkel 4 bokstav a. Plikten til å oversende en liste over unntatte personer til Kommisjonen er uansett ikke en regel av en slik art at det kreves regulering i lov.»

Når det gjelder endringen i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 bokstav b, heter det i høringsnotatet punkt 3.2 s. 5:

«Endringen i bokstav b innebærer på sin side at når unntak fra forsikringsplikten er gjort for en bestemt type kjøretøyer eller for kjøretøyer som er utstyrt med bestemte kjennetegn, skal disse kjøretøyene behandles på samme måte som et kjøretøy som ikke har tegnet en lovpålagt forsikring. I direktivets fortale er endringen begrunnet slik, jf. avsnitt 8 (dansk offisiell versjon):

«Ifølge artikkel 4, litra b), i direktiv 72/166/EØF kan en medlemsstat fravige det almindelige krav om, at der skal tegnes lovpliktig forsikring for bestemte typer af køretøjer eller for køretøjer, der er forsynet med særligt kendetænde mærke. I så fald har de andre medlemsstater ret til at kræve, at motorkøretøjer, der kommer ind på deres område, er dækket af et gyldigt grønt kort eller en aftale om forsikring på grænseplader for at sikre, at der udbetales erstatning til skadelidte ved enhver ulykke, der forårsages af disse køretøjer på deres område. Eftersom ophævelsen af grænsekontrollen inden for Fællesskabet ikke gør det muligt at sikre, at køretøjer, der passerer grænsen, er forsikret, er der imidlertid ikke længere garanti for erstatning til ofre for ulykker, der forårsages i udlandet. Det bør endvidere sikres, at ikke blot ofre for ulykker, som forårsages af disse køretøjer i udlandet, men også ofre for ulykker i den medlemsstat, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende, modtager behørig erstatning. Med henblik herpå bør medlemsstaterne behandle ofre for ulykker, der forårsages af disse køretøjer, på samme måde som ofre for ulykker, som er forårsaget af uforsikrede køretøjer. Som fastsat i artikel 1, stk. 4, i direktiv 84/5/EØF skal der udbetales erstatning til ofre for ulykker forårsaget af uforsikrede køretøjer via erstatningsorganet i den medlemsstat, hvor ulykken indtraf. Ved udbetaling til ofre for ulykker forårsaget af køretøjer, som er omfattet af undtagelsen, bør erstatningsorganet søge regres mod organet i den medlemsstat, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende.»

Departementet uttaler i høringsnotatet punkt 3.2 s. 5 at det kan være usikkert om denne bestemmelsen medfører behov for lovendringer. Videre heter det samme sted:

«I bilansvarsloven § 10 første ledd er det gitt regler om erstatningsansvaret når skade voldes av en motorvogn som skulle være forsikret, men som ikke er det, og forskrift om trafiktrygd m.v. § 2 tredje punktum fastsetter at Trafikkforsikringsforeningen administrerer ord-

ningen og bærer skaden i første omgang. Det må sikres en parallellitet ved behandlingen av krav som gjelder kjøretøyer som måtte være unntatt fra forsikringsplikten og som faller under direktiv 72/166/EØF artikkel 4 bokstav b. Det vil bli vurdert av Samferdselsdepartementet om endringen av direktivet tilsier eventuelle endringer i trafikktrygdforskriften. Justisdepartementet foreslår ingen lovendring for å gjennomføre direktivet på dette punkt.»

3.2.3 Høringsinstansenes syn

Finansnæringsens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen uttaler i sin felles høringsuttalelse følgende:

«Vi er enige med departementet om at det ikke er behov for å gjøre endringer i bal. §16 og Trafikkforsikringsforeningen er innforstått med at den som Erstatningsorgan etter 4. motorvognforsikringsdirektiv vil måtte fronte for skadevoldt av slike motorvogner for deretter å gjøre regress gjeldende mot aktuell myndighet.»

Statens vegvesen uttaler på sin side følgende:

«I punkt 3.2. er det tatt inn en drøfting av behovet for lovendring som en følge av endringer i reglene for erstatningsoppgjør for enkelte kjøretøyer som er unntatt fra forsikringsplikten. Så langt vi vet har man ikke tidligere regnet at kjøretøyer der eier er selvassurandør kommer inn under § 10 som uforsikret. I siste avsnitt sies at man er usikker på om det kreves lovendring. Vi regner med at dette avklares før proposisjonen legges fram slik at formuleringen kan gi større trygghet for at det er lovhjemmel for forestående forskriftsarbeid, eventuelt at en vurderer å justere lovhjemmelen for sikkerhets skyld.»

3.2.4 Departementets vurdering

Første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 bokstav a gir, som nevnt under punkt 3.2.1, medlemsstatene mulighet til å unnta fra forsikringsplikten kjøretøyer eid av bestemte fysiske eller juridiske personer. I flere stater er bestemmelsen benyttet til å gjøre unntak for enkelte kjøretøyer, for eksempel militære kjøretøyer. Det følger av første motorvognforsikringsdirektiv at den medlemsstat som gjør unntaket, skal utpeke en myndighet eller et organ til å betale erstatning til skadelidte ved ulykker som er inntruffet «på en annen medlemsstats territorium».

I femte motorvognforsikringsdirektiv fortalen punkt 7 heter det følgende om endringen i artikkel 4 bokstav a i første motorvognforsikringsdirektiv:

«Ovennevnte artikkel bør endres for å sikre at behørig erstatning betales ikke bare til skadelidte ved ulykker forårsaket av disse kjøretøyene i utlandet, men også til skadelidte ved ulykker som inntreffer i den medlemsstat der kjøretøyet er hjemmehørende, uavhengig av om de er bosatt på dens territorium.»

Etter bilansvarslova § 16, som gjelder der staten eller andre er selvassurandør, gjøres det ikke forskjell på skader inntruffet i Norge og skader inntruffet i andre stater. Etter departementets syn er norsk rett derfor allerede i samsvar med direktivets regler, og det er derfor ikke behov for endringer på dette punktet.

Statens vegvesen er i sin høringsuttalelse inne på at man ikke tidligere har ansett kjøretøyer som det er et selvassurandøransvar for, som uforsikret etter bilansvarslova § 10, og reiser på denne bakgrunn spørsmål om det er behov for lov- eller forskriftsendring. Til dette vil departementet bemerke at femte motorvognforsikringsdirektiv ikke endrer ordningen med selvassurans. Plikten til å behandle kjøretøyene som uforsikret, gjelder ikke for kjøretøyer der det er en selvassurandør, men for kjøretøyer som etter sin art er unntatt fra forsikringsplikten, jf. nedenfor om dette.

Når det gjelder endringen i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 bokstav b, ser departementet at det kan være mer usikkert om det er behov for lovendring. Som nevnt under punkt 3.2.1 følger det av første motorvognforsikringsdirektiv at medlemsstatene kan unnta bestemte kjøretøytyper fra forsikringsplikten. Videre følger det av første motorvognforsikringsdirektiv at de øvrige medlemsstatene i slike tilfeller har rett til å kreve at det ved innreise til deres territorium foreligger et gyldig grønt kort eller en grenseforsikringsavtale for å sikre forsikring til skadelidte ved en eventuell ulykke forårsaket av slike kjøretøyer. Avskaffelsen av grensekontroller mellom medlemsstatene innebærer at det ikke lenger er mulig å kontrollere at kjøretøyer som krysser grensene, er dekket av en forsikring.

Hensikten med endringen i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 bokstav b er etter det departementet kan se, å bedre den skadelidtes stilling, ved at den skadelidte – ved skader som voldes av kjøretøyer som er unntatt fra forsikringsplikten – kan kreve erstatning hos erstatningsorganet i den medlemsstat ulykken inntreffer. I Norge vil dette være Trafikkforsikringsforeningen. Direktivets system er med andre ord at slike kjøretøyer skal behandles på lik linje med uforsikrede kjøretøyer.

Som vist under punkt 3.2.1, bygger bilansvarslova på en omfattende forsikringsplikt, som

nok i praksis vil innebære at de fleste motorvogner er forsikret. Visse unntak gjelder imidlertid, jf. blant annet unntaket for kjøretøyer som ikke er bygd for en fart på mer enn 10 km/t.

Formålet med femte motorvognforsikringsdirektiv synes å være at slike kjøretøyer nå skal regnes som uforsikret, med de følger dette får for den skadelidte. Hvor langt dette rekker, er imidlertid usikkert. Motorvognforsikringsdirektivene inneholder ingen klar definisjon av hva som i direktivene forstand er en motorvogn. Videre inneholder direktivene ingen angivelse av hvilke skadesituasjoner med motorvogn som skal forsikres, jf. til sammenligning bilansvarslova § 2. Samlet sett innebærer dette at det ikke er klart hvor langt direktivet går i å kreve at motorvogner som er unntatt fra forsikringsplikten, skal likestilles med uforsikrede kjøretøyer.

Etter departementets syn kan det imidlertid spørres om det – for å oppfylle direktivets krav på dette punktet – kan være nødvendig å la enkelte motorvogner som i dag er unntatt fra forsikringsplikten, være likestilt med uforsikrede kjøretøyer. Etter departementets syn er det mest hensiktsmessig at eventuelle regler om dette – som nødvendigvis vil få en nokså teknisk utforming – gis i forskrift. For å klargjøre hjemmelen til å fastsette forskrifter med et slikt innhold, foreslår departementet derfor en tilføyelse i bilansvarslova § 17, jf. forslaget til ny bokstav g. Dersom motorvogner unntatt fra forsikringsplikten skal likestilles med uforsikrede kjøretøyer, vil det innebære at Trafikkforsikringsforeningen skal bære ansvaret. Foreningen vil i slike tilfeller imidlertid kunne ha behov for å kreve regress. Det bør derfor gå uttrykkelig frem av forskriftshjemmelen at den også skal gi grunnlag for regler om regress.

I hvilken grad dette unntaket vil få praktisk betydning, vil bero på de reglene som til enhver tid gjelder for unntak fra forsikringsplikten (og registreringsplikten). Dersom reglene endres, slik at flere kjøretøyer underlegges registreringsplikt, vil det redusere betydningen av unntaket.

3.3 Ansvarsgrenser for skade på personer og gods

3.3.1 Gjeldende rett

Etter bilansvarslova er ansvaret for personskader ubegrenset, det vil si at det ikke gjelder noen øvre beløpsgrense eller lignende. For tingskader er dette annerledes. I bilansvarslova § 9 er det satt en grense på kr 1 000 000 for erstatning for gods som skades i samme hendelse.

Annet motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr. 1 fastslår at den lovpliktige ansvarsforsikringen som ble innført ved første motorvognforsikringsdirektiv, skal dekke både tingskade og personskade. I artikkel 1 nr. 2 oppstilles det visse minstebeløp for forsikringsdekningen. Det fremgår at dette bare er minimumskrav – medlemsstatene står fritt til å oppstille strengere krav i sin nasjonale lovgivning. Minimumskravene har ikke hatt betydning for norsk rett, idet ansvaret for personskader er ubegrenset og ansvaret for tingskader er satt høyere enn etter annet motorvognforsikringsdirektiv.

3.3.2 Forslaget i høringsnotatet

Femte motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 endrer annet motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1. Endringen går ut på at minstebeløpene for forsikringsdekningen økes betydelig. I høringsnotatet punkt 3.3 s. 6 heter det følgende om endringen:

«Etter endringen kreves det forsikringsdekning ved personskade på minst 1 000 000 euro for hver skadelidt eller 5 000 000 euro for hver ulykke uavhengig av antallet skadelidte. Ved tingskade kreves en forsikringsdekning på minst 1 000 000 euro for hver ulykke uavhengig av antallet skadelidte.»

I høringsnotatet går departementet deretter over til å drøfte hvilken betydning dette har for norsk rett. Når det gjelder *ansvaret for personskader*, heter det i punkt 3.3 s. 6:

«For personskader er ansvaret etter bilansvarsloven ubegrenset. Direktivet er ikke til hinder for å opprettholde et ubegrenset ansvar, og departementet går ikke nå inn for å innføre en ansvarsbegrensning. Et sentralt formål bak femte motorvognforsikringsdirektiv er å styrke skadelidtes stilling.»

Når det gjelder *tingskader*, konkluderes det derimot med at det er behov for å endre loven. I bilansvarslova § 9 er det satt en grense på 1 000 000 kr i erstatning for gods som skades i samme hendelse. Som en følge av direktivet må denne grensen økes til 1 000 000 euro.

Et første spørsmål som drøftes, er om ansvarsgrensen bør fastsettes i norske kroner eller i euro. Om dette heter det i høringsnotatet punkt 3.3 s. 6:

«Ved å fastsette beløpet i norske kroner vil man sørge for størst mulig brukervennlighet, samtidig som det fortsatt bør være hovedregelen at norsk lovregulering av pengebeløp mv. skjer med utgangspunkt i norsk valuta. Imidlertid vil man da måtte legge inn en nokså betydelig sikkerhetsmargin for å sikre at valutasingninger

ikke innebærer at norsk rett til tider ikke er i samsvar med direktivet. Mens én euro i dag er verdt i underkant av åtte norske kroner, skal man ikke lenger tilbake enn 2003 for å finne en kurs hvor én euro var verdt over 8,80 norske kroner. For å sikre samsvar med direktivet til enhver tid ville man derfor måtte sette et minstebeløp som er betydelig større enn hva 1 000 000 euro tilsvarer etter dagens kurs. Andre motorvognforsikringsdirektiv, slik det lyder før endringen, fastsetter minstebeløpet til 100 000 ECU (European Currency Unit). Ved gjennomføringen av direktivet ble det øyensynlig lagt til grunn at en grense på 1 000 000 norske kroner ga en tilstrekkelig sikkerhet for at norsk rett til enhver tid ville være i samsvar med direktivet. Ut fra samme beregning bør det settes en ansvarsgrense på 10 millioner kroner i bilansvarsloven.

Det kan argumenteres for at en høyere ansvarsbegrensning er til skadelidtes fordel, og at det derfor ikke er noe problem å sette en ansvarsbegrensning som vil være høyere enn direktivets krav. På den annen side vil dette kunne gi seg utslag i høyere forsikringspremie og dermed dyrere forsikringer.»

Forslaget i høringsnotatet går ut på å sette ansvarsgrensen til 10 millioner norske kroner. Samtidig foreslås det en overgangsperiode, jf. nærmere nedenfor om dette.

Et neste spørsmål som drøftes i høringsnotatet, er indeksreguleringen som er innført ved femte motorvognforsikringsdirektiv. I høringsnotatet legger departementet til grunn at man ved å sette beløpet til 10 millioner kroner inntil videre vil ta høyde for indeksreguleringen. Om indeksreguleringen heter det videre i punkt 3.3 s. 7:

«Denne indeksreguleringen reiser imidlertid visse særlige spørsmål. Etter Justisdepartementets syn vil det være lite hensiktsmessig om bestemmelsen må endres hvert femte år for å fange opp endringer i henhold til indeksreguleringen. Det vil være enklere om indeksreguleringen kan skje ved forskrift, men dette gjør det noe vanskeligere for brukerne av loven å orientere seg i regelverket. Justisdepartementet foreslår likevel i høringsnotatet her at det inntas en forskriftshjemmel i § 9 i et nytt fjerde ledd. Det bes om høringsinstansenes syn på dette. Justisdepartementet forutsetter at forskriftskompetansen vil bli lagt til samme departement som etter § 17, altså Samferdselsdepartementet.»

Det tredje spørsmålet som drøftes i høringsnotatet, er spørsmålet om behovet for en overgangsperiode for økningen i forsikringsdekningen. Etter endringsbestemmelsen i femte motorvognforsi-

kringsdirektiv artikkel 2 kan statene – om nødvendig – innføre en overgangsperiode på opp til fem år fra datoen for gjennomføringen av direktivet, det vil si 11. juni 2007. Det følger av direktivet at Kommisjonen skal underrettes om en eventuell overgangsperiode. Innen 30 måneder etter direktivets gjennomføringsdato skal forsikringsdekningen utgjøre minst halvparten av det nye nivået som følger av direktivet. Om behovet for en overgangsperiode i norsk rett heter det i høringsnotatet punkt 3.3 s. 7:

«Justisdepartementet antar at forsikringsseksjonene har behov for en overgangsperiode for å tilpasse seg den nye ansvarsgrensen. I utgangspunktet kjenner imidlertid ikke departementet til at det er nødvendig med en så lang overgangsperiode som fem år. Departementet ser det også som ønskelig å styrke de skadelidtes stilling, uten å sette en lengre overgangsperiode enn nødvendig. Departementets høringsforslag er derfor at en ny ansvarsgrense gjelder fullt ut fra 1. januar 2008, mens ansvarsgrensen ikke blir forhøyet med mer enn fra en million kroner til to millioner kroner for perioden 11. juni 2007 til 31. desember 2007. For departementet fremstår det i utgangspunktet som nødvendig å gi forsikringsbransjen tid frem til 1. januar 2008 til å klargjøre for en økning av ansvarsgrensen opp til ti millioner kroner. At en viss økning vil skje fra 11. juni 2006, må forsikringsbransjen allerede i dag derimot antas å være forberedt på ut fra direktivet.

Departementet antar at høringsinstansene vil belyse og begrunne nærmere et eventuelt behov for en lengre overgangsperiode, dersom en mener at dette gjør seg gjeldende. Departementet vil særlig fremholde at instansene i tilfelle bør redegjøre og så langt som mulig dokumentere nødvendigheten av en eventuell lengre periode, idet direktivet er formet slik at en eventuell overgangsperiode må betraktes som nødvendig. Instanser som måtte være kritiske til en lengre overgangsperiode enn foreslått i høringsnotatet bes også redegjøre for sitt syn.»

3.3.3 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser går mot at det ubegrensede ansvaret for personskader beholdes. *Norges Automobil-Forbund* kommenterer dette slik:

«Når det gjelder det grunnleggende prinsippet i norsk erstatningsrett om krav om full erstatning ved personskade, registrerer vi at departementet pt. ikke ser noen grunn til å endre på dette. Direktivet er ikke til hinder for opprettholdelse av ubegrenset ansvar og NAF kan ikke se tungtveiende argumenter for en eventu-

ell innføring av ansvarsbegrensning for personskader.»

Når det gjelder ansvar for tingskader, herunder spørsmålet om behovet for og omfanget av en overgangsordning, uttaler *Finansnæringens Hovedorganisasjon* og *Trafikkforsikringsforeningen* (felles høringsuttalelse) følgende:

«Vi støtter departementets syn om at minimumsbeløpene bør være i norske kroner og at det må legges inn en «buffer» for å fange opp påregnelige valutasingninger. Hensett til den erfaring norske forsikringsselskaper har så langt synes det ikke å være behov for på det nåværende tidspunkt å sette beløpsgrensen høyere enn minimumsbeløpet. Beløpsøkningen vil måtte gi en premieøkning både p.g.a. øket direkte eksponering, men også p.g.a. at økningen vil ha innflytelse på premien for reasuransse.

Vi kan slutte oss til departementets høringsforslag om overgangsordning hvorved ny ansvarsgrense skal gjelde fra 1. januar 2008, dog slik at ansvarsgrensen ikke blir forhøyet med mer enn fra en million til to millioner kroner for perioden 11. juni 2007 til 31. desember 2007.

Vi støtter departementets forslag om at indeksreguleringen av minimumsbeløpet inntas som en forskriftshjemmel i § 9 i et nytt fjerde ledd. Utgangspunktet for indekseringen synes per i dag å være uklar og det arbeides innenfor EU kommisjonen med hvilket tidspunkt som skal legges til grunn. Ytterpunktene er implementeringstidspunktet for direktivet, nemlig 11. juni 2007 eller ved slutten av overgangsperioden som er 11. juni 2012. Forskriftshjemmelen bør derfor utformes slik at det tas høyde for hva som blir bestemt om dette.»

Forsikringsklagekontoret uttaler følgende til forslaget om økningen av beløpet ved tingskader:

«Forsikringsklagekontoret (FKK) er enig i at ansvarsbegrensningen bør settes i norske kroner, og det er ikke nødvendig å sette beløpet høyere enn kr 10 millioner. Indeksreguleringen bør skje ved forskrift, selv om dette gjør det noe vanskeligere for brukerne av loven å orientere seg i regelverket. Når det gjelder overgangsperiodens lengde frem til innføring av ny ansvarsgrense, må det gjøres en avveining mellom skadelidtes interesse i en rask implementering, i forhold til forsikringsselskapenes behov for tid til å foreta tilpasninger. Departementet foreslår at selskapene får tiden frem til 1. januar 2008 til å klargjøre for en økning av ansvarsgrensen opp til 10 millioner kroner. FKK ser ikke bort fra at et drøyt år – fra dagens dato – kan oppleves som for kort tid for selskapene. Om over-

gangsperioden forlenges noe utover dette forslaget, vil FKK likevel mene at hensynet til skadelidte vil være tilfredsstillende ivaretatt.»

Også *Norges Automobil-Forbund* støtter økningen i forsikringsdekning for tingskader. Når det gjelder i hvilken valuta dette beløpet skal angis og hvordan reguleringen skal skje, uttaler forbundet at det:

«(...) er av den oppfatning at beløpet bør fremkomme i norske kroner. Tatt hensyn til at Euro ikke benyttes daglig i Norge, fremstår norske kroner som enklere å forholde seg til for de fleste. (...) NAF deler det syn at det er lite hensiktsmessig å innta indeksreguleringen i selve lovteksten og at dette mer hensiktsmessig bør løses igjennom at det inntas en forskriftshjemmelbestemmelse i § 9 et nytt fjerde ledd. Det pekes på som «bekymring», at dette skulle gjøre det vanskeligere for brukerne av loven å orientere seg i regelverket. I erstatningssaker som det her tenkes på, vil de fleste brukerne la seg bistå av advokater som vil være kjent med til en hver tid gjeldende forskrifter».

3.3.4 Departementets vurdering

I høringsnotatet ble det lagt til grunn at det ikke burde innføres noen ansvarsbegrensning ved personskader. Ingen høringsinstanser har tatt til orde for at det bør innføres noen slik begrensning, og departementet opprettholder sitt standpunkt i høringsnotatet.

Når det gjelder forslaget om å øke ansvarsgrensen ved tingskader, følger det av direktivet at en slik økning er nødvendig. Det kan imidlertid være spørsmål om grensen bør fastsettes i norske kroner eller euro. Departementet er kommet til at det vil være mest hensiktsmessig at beløpet fastsettes i norske kroner, jf. forslaget til endring i bilansvarslova § 9 første og annet ledd. Hensynet til regelverkets tilgjengelighet for brukerne av loven taler etter departementets syn for dette. Departementet viser også til at forslaget har fått tilslutning i høringen.

Når det gjelder spørsmålet om indeksregulering av beløpet, er departementet blitt stående ved å følge opp forslaget i høringsnotatet om en forskriftshjemmel for slik regulering, jf. forslaget til § 9 fjerde ledd. En slik reguleringsteknikk vil riktignok kunne gi noe mindre veiledning for brukerne, ved at det regulerte beløpet ikke fremgår direkte av loven. Dette må imidlertid veies mot den fordel som det vil innebære å regulere dette i forskrift og ikke i lov, jf. at man da slipper å gå veien om lovendring hvert femte år. Departementet viser

i den forbindelse til at forslaget om regulering ved forskrift har fått tilslutning i høringen.

Finansnæringens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen (felles høringsuttalelse) mener at det tidsmessige utgangspunktet for reguleringen er uklart, og at det innenfor EU arbeides med hvilket tidspunkt som skal legges til grunn. **D e p a r t e m e n t e t** vil bemerke at direktivets bestemmelse om indeksregulering fastslår at reguleringen skal skje hvert femte år etter direktivets ikrafttredelse eller etter utløpet av en fastsatt overgangsperiode. Slik departementet forstår denne bestemmelsen, vil reguleringstidspunktet bero på om det enkelte land fastsetter overgangsperioder eller ikke. Dersom det ikke fastsettes noen overgangsperiode, skal regulering skje fem år etter at direktivet er trådt i kraft, det vil si at første regulering skal skje 11. juni 2012. Dersom det fastsettes en overgangsperiode, vil det være utløpet av denne som danner utgangspunktet for reguleringen. Den konkrete utformingen av indeksreguleringen vil imidlertid uansett skje i forskrift, og departementet ser ikke grunn til å gå nærmere inn på spørsmålet her. Departementets forslag til forskriftsbestemmelse vil gi den frihet som trengs til å fastsette hvilket tidspunkt som skal være utgangspunkt for reguleringen.

Også når det gjelder spørsmålet om en overgangsordning, følger departementet opp forslaget i høringsnotatet. Det foreslås derfor at den nye ansvarsgrensen skal gjelde for fullt fra 1. januar 2008, mens ansvarsgrensen i perioden fra 11. juni 2007 til 31. desember 2007 vil øke fra 1 million kroner til 2 millioner kroner. Departementet mener at det – av hensyn til potensielle skadelidte – vil være ønskelig med en nokså rask økning i ansvarsgrensen. Samtidig antar departementet at forsikringsbransjen bør innrømmes en viss tid for å forberede økningen av ansvarsgrensen til 10 millioner kroner. Det er i høringen ikke kommet innvendinger mot forslaget – verken om at den foreslåtte overgangsordningen er for kort eller at den er for lang – og departementet antar på denne bakgrunn at løsningen i proposisjonen ivaretar så vel hensynet til de skadelidte som til forsikringsbransjen.

3.4 Skade voldt av ukjent motorvogn

3.4.1 Gjeldende rett

Etter bilansvarslova § 10 har trafikksforsikringselskapene et solidarisk ansvar for skader som voldes av ukjent motorvogn. I praksis skjer dette ved at Trafikkforsikringsforeningen står for utbetalingen i første omgang, jf. trafikkstrygdeforskriften § 2. Bil-

ansvarslova § 10 annet ledd første punktum fastslår at det i slike tilfeller ytes erstatning når det voldes personskade. Når det gjelder tingskade, følger det av bilansvarslova § 10 annet ledd annet punktum at det ved skader voldt av ukjent motorvogn, bare er «gangklede og andre eigne vanlege bruksting som skadelidaren hadde på seg», som erstattes.

Annet motorvognforsikringsdirektiv pålegger medlemsstatene å opprette en institusjon som skal erstatte tap som følge av skader forårsaket av ukjent eller uforsikret kjøretøy. Annet direktiv artikkel 1 nr. 4 fjerde ledd gir medlemsstatene adgang til å begrense eller utelukke denne institusjonens ansvar for tingskade forårsaket av ukjent kjøretøy.

3.4.2 Forslaget i høringsnotatet

Høringsnotatet omtaler artikkel 2 i femte motorvognforsikringsdirektiv som endrer artikkel 1 nr. 4 i annet motorvognforsikringsdirektiv. Endringen går ut på at det ikke skal være adgang til å begrense eller utelukke erstatningsutbetaling for tingskade, hvis organet har utbetalt erstatning for vesentlig personskade til en skadelidt ved samme hendelse, jf. artikkel 1 nr. 6 i annet direktiv slik dette skal lyde etter endringen. Bakgrunnen for denne endringen er at risikoen for svik og forsikringssvindel antas å være mindre i slike tilfeller. Det følger av direktivet at det vil være opp til medlemsstatene å fastsette vilkårene for når en personskade skal anses som vesentlig i direktivets forstand.

I høringsnotatet punkt 3.4 s. 7 flg. konkluderes det med at endringen gjør det nødvendig med en endring i bilansvarslova § 10 annet ledd for de tilfeller hvor det voldes vesentlig personskade sammen med en tingskade. I slike tilfeller skal også tingskadene dekkes. Som det heter i høringsnotatet, vil et sentralt spørsmål være hvilke personskader som skal omfattes av uttrykket «vesentlig personskade». Om dette heter det i høringsnotatet punkt 3.4 s. 8:

«Ved fastsettelsen av innholdet i dette begrepet bør man se hen til at formålet med begrensningen er å unngå svik eller misbruk av ordningen med dekning for skader voldt av ukjent kjøretøy.»

I høringsnotatet går man deretter over til å drøfte hvordan man nærmere kan fastlegge innholdet i begrepet. Et første alternativ som trekkes frem, er knyttet til om skaden har medført innleggelse på sykehus. Om dette alternativet heter det i punkt 3.4 s. 8:

«Det fremgår av direktivet at det kan tas hensyn til hvorvidt skaden har medført sykehusinnleggelse. Sykehusinnleggelse alene vil sannsynligvis likevel ikke være egnet som kvalifikasjon. En kan tenke seg skadelidte som legges inn for observasjon, men der det viser seg at det ikke har skjedd noe alvorlig. Motsatt kan det også tenkes skader som er alvorlige nok, men som ikke krever sykehusinnleggelse, eller skader som først viser seg en tid etter ulykken. Dersom skaden har medført sykehusinnleggelse, må dette likevel tillegges betydelig vekt i vurderingen av om den kan regnes som «vesentlig».»

Et neste alternativ som drøftes i høringsnotatet, er om innholdet i begrepet vesentlig personskade skal knyttes til vilkårene for menerstatning. I punkt 3.4 s. 8 heter det om dette:

«Det følger av bilansvarslova § 6 første ledd at erstatning etter loven fastsettes etter «vanlege skadebotreglar når ikkje anna er sagt». Dette innebærer at personskaden som utløser erstatningskravet det dreier seg om, må ha medført et økonomisk tap. Etter § 6 andre ledd gjelder bilansvarslova også menerstatning etter skadeserstatningsloven § 3-2, men ikke oppreisning for ikke-økonomisk skade. For å oppnå et system som skal være lett å praktisere, kunne man tenke seg å knytte vesentlighetskravet opp mot vilkårene for menerstatning etter skadeserstatningsloven § 3-2, som krever en «varig og betydelig skade av medisinsk art». Menerstatning er en erstatningspost som ikke er betinget av noe økonomisk tap eller ervervsmessig uførhet. Den utbetales ved medisinsk uførhet, blant annet under hensyn til skadens «betydning for den personlige livsutfoldelse», og gir på denne måten en kompensasjon for forringet livskvalitet som ikke nødvendigvis kan måles i penger.

Menerstatningen fastsettes individuelt, men vil i praksis ta utgangspunkt i de standardiserte reglene om menerstatning ved yrkesskade etter folketrygdloven § 13-17. Dette vil igjen lede til at man i de fleste tilfeller må ha oppnådd en invaliditetsgrad på over 15 % for å få utbetalt menerstatning, se forskrift om menerstatning ved yrkesskade 21. april 1997 nr. 373 § 3.

I samme forskrift del II og III er det angitt generelle uføregraderinger for skader på ulike deler av kroppen. Av denne tabellen følger det at skader som for eksempel delvis tap av tunge, amputasjon av pekefinger, tap av samtlige tær mv. er skader som leder til en medisinsk uførhet på under 15 %, og derfor sjelden vil kunne utløse krav om menerstatning.

Likevel er dette skader som er såpass betydelige at det neppe vil være vesentlig fare for misbruk av ordningen etter bilansvarsloven

§ 10 dersom de kommer inn under hva som skal regnes som «vesentlig personskade». Det vil også kunne oppfattes urimelig om denne type skader ikke anses alvorlige nok til at man også har krav på erstatning for tingskader ved samme ulykke.»

I høringsnotatet punkt 3.4 s. 9 legges det på denne bakgrunn til grunn at terskelen for hva som skal være «vesentlig», antakelig bør settes lavere enn terskelen for å få utbetalt menerstatning etter skadeserstatningsloven. Det fremheves samtidig at det å legge avgjørende vekt på hvor grensen for misbruk må antas å gå, vil være svært problematisk, fordi:

«[o]pplevelsen av en gitt skade og en tenkt terskel for misbruk vil avhenge fra person til person. Uansett hvor man setter terskelen, oppstår det problem at den som er påført en skade på andre måter – f.eks. ved vold eller fall – kan tenkes å skyldes på en ukjent bil for å få forsikringsutbetaling for bl.a. selvpåførte tingskader.»

En neste løsning som drøftes i høringsnotatet, er å avgrense begrepet vesentlig personskade negativt, for eksempel slik at det bare er skader som er ubetydelige eller bagatellmessige som ikke utløser krav om tingskadeerstatning. Det pekes på at også en slik formulering riktignok vil kunne medføre avgrensingsproblemer, men at denne samtidig vil indikere at terskelen for erstatning ikke settes for høyt. I høringsnotatet er det lagt til grunn at det kan være hensiktsmessig å unngå uttrykket «vesentlig» i lovteksten, fordi dette begrepet vanligvis gir uttrykk for at det skal mye til for at vilkåret er oppfylt. Dersom man mener at terskelen ikke skal legges for høyt, kan det medføre uklarhet om man benytter dette uttrykket. Dette vil unngås dersom man går inn for en negativ avgrensning av begrepet. Om en slik negativ avgrensning, mot «uvesentlige» skader, heter det i høringsnotatet punkt 3.4 s. 9-10:

«Ved vurderingen må det avgjørende i tilfelle være hvordan den fysiske og psykiske personskaden er, ikke dens økonomiske konsekvenser ved utmåling av personskadeerstatning. Avgrensningen av et slikt kriterium kan være vanskelig, og det kan være en fordel hvis avgrensningen kan kobles til et kjent juridisk avgrensningskriterium. Den avgrensningen som da faller nærmest å trekke inn er straffelovens objektive grense mellom legemsfornærmelser og legemsbeskadigelser, og da slik at skader tilsvarende legemsbeskadigelser åpner for tingskadeerstatning ved påkjørsel av ukjent motorvogn etter bilansvarsloven § 10 annet ledd. Det kan utvilsomt være delte meninger

om dette i alle detaljer vil være det mest hensiktsmessige avgrensingskriterium i forhold til bilansvarsloven. Fordelen med å koble seg på en kjent avgrensning er at avgjørelsene kan følge strafferettslig praksis i et utall avgrensningsspørsmål som oppstår, fremfor å bli overlatt til en helhetsvurdering basert på et uavklart kriterium.»

På denne bakgrunn går forslaget i høringsnotatet ut på at avgrensningen skal skje på samme måte som når det skal vurderes om en skade fyller de objektive kravene for skade på legeme eller helbred i straffeloven § 229s forstand (første straffalternativ). I høringsnotatet punkt 3.4 s. 10 er det vist til at Andenæs og Bratholm, *Spesiell strafferett* (3. utgave, Oslo 1996) s. 64 uttaler følgende om hva som anses som slik skade:

«Grensen må trekkes skjønnsmessig, hvor en rekke momenter kommer inn. Viktigst er her skadens varighet og omfang.

Hvis skaden er av varig art, kreves det ikke så mye av skadens omfang. Hvis offeret får et stivt ledd i en finger, må det være nok. Tilsvarende dersom han får et skjemmende arr i ansiktet eller en tann slått ut. Selv om dette ikke er store skader, må det regnes som legemsbeskadigelse i lovens forstand.

Hvis skaden leges etter en tid, står saken i en annen stilling. Enkelte tilfelle må også da regnes som legemsbeskadigelse. Offeret får f.eks. brudd på en arm eller et ben eller får et stikksår av kniv. Men generelt må man kreve mer i denne gruppen enn hvor skaden er varig. Størst tvil reiser kanskje det legene kaller lesjoner med bloduttredelse, dvs. blåmerker og hevelser som følge av slag, spark og støt. I praksis blir dette oftest regnet som legemsfornærmelser [dvs. ikke som legemsbeskadigelse]. Et større antall småskader, som hver for seg ikke er nok, kan imidlertid til sammen bli ansett som legemsbeskadigelse. (...) Ved siden av skade på legeme nevner loven også skade på helbred. Enhver varig forringelse av sunnhetstilstanden er en skade på helbred, derimot ikke en forbigående kvalme eller svimmelhet. Hvis handlingen har ført til sengeleie eller arbeidsudyktighet, vil en nok regne det for skade på legeme eller helbred selv om tilstanden går over i løpet av noen dager. Alternativet skade på helbred har liten selvstendig betydning ved siden av skade på legeme. Det kan imidlertid tenkes at skaden er av rent psykisk art. Offeret får f.eks. en angstnevrose ...»

En slik avgrensning vil ifølge høringsnotatet innebære at både fysiske og psykiske personskader, som overskrider en viss terskel, kan utløse erstatningsansvar for tingskader voldt ved påkjørsel av

ukjent motorvogn. Høringsnotatet inneholder videre forslag til endringer i bilansvarslova § 10.

Avslutningsvis under punkt 3.4 i høringsnotatet er det pekt på at det etter direktivet kan fastsettes en egenandel for erstatningsutbetalingen i de tilfeller som er nevnt ovenfor. Egenandelen kan ikke være større enn 500 euro. Om en slik egenandel heter det:

«En egenandel av denne typen vil i tilfelle innskrenke den skadelidtes erstatningskrav, og ikke rette seg mot en ansvarlig forsikringstaker. Justisdepartementet er kommet til å ikke ville foreslå dette.»

3.4.3 Høringsinstansenes syn

Den Norske Advokatforening uttaler:

«Advokatforeningen er enige i at det femte motorvognforsikringsdirektiv innebærer at bilansvarsloven § 10 må endres. Det eneste spørsmålet en finner grunn til å kommentere, er hvordan avgrensningen av uttrykket «vesentlig personskade» skal foretas.

Advokatforeningen er enige i at uttrykket ikke bør kobles opp til vilkårene for å få menerstatning. Det vises her til at personskaden for så vidt kan være smertefull, og ha alvorlige konsekvenser for den enkelte, selv om det ikke skulle vise seg å foreligge en varig medisinsk invaliditet på minst 15 %. En slik regel ville videre være vanskelig å praktisere på et tidlig stadium i saken, fordi vurderingen av om skadelidte har krav på menerstatning normalt først kan foretas en god stund etter skaden, ofte 3-4 år. At erstatningsplikten skal være uavklart i en så vidt lang periode synes lite tilfredsstillende.

På den andre siden har Advokatforeningen betydelig forståelse for den fare for uberettigede krav som eksisterer ved angivelige skader voldt av ukjent motorvogn. Alt i alt mener Advokatforeningen at departementets forslag om å knytte avgrensningen opp til strafferettens utforming av grensen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadelse i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til å unngå uberettiget krav. Det stilles imidlertid spørsmålsteget ved om vurderingstemaet – skadens varighet og omfang – bør komme direkte til uttrykk i lovteksten.»

Landsforeningen for Trafikkskadde gir uttrykk for tilsvarende synspunkter som *Den Norske Advokatforening*.

Finansnæringens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen (felles høringsuttalelse) uttaler følgende:

«Vi stiller oss positive til at skadelidte også skal kunne få erstatning for skade voldt av ukjent motorvogn på annet enn fast eiendom, men det er viktig at det stilles krav som hindrer svik. Det vil i slike saker kunne være aktuelt å operere med et noe strengere beviskrav under bal § 10 annet ledd enn alminnelig sannsynlighetsovervekt. En legalpresumpsjon om at skaden er voldt av en motorvogn må da legges på et nivå som tilgodeser formålet om å motvirke svik og misbruk. For å anskueliggjøre problemstillingen vedlegges dom fra Øvre Romerike Tingrett der dog skadevoldende motorvogn var kjent.

Etter vår oppfatning vil man med lovforslaget ikke i tilstrekkelig grad ta hensyn dette formålet gjennom å benytte begrepet ikke uvesentlig personskade i motsetning til i direktivteksten der man snakker om vesentlig personskade. I andre land innenfor EØS diskuteres det kriterier som sykehusinnleggelse eller en nærmere fastsatt invaliditetsprosent. Vi er dessuten av den oppfatning at den norske lovtteksten bør legge seg tettest mulig opp til direktivets ordlyd for å imøtekomme den langsiktige målsetningen om harmonisering av erstatningsretten innenfor EØS-området. Å benytte ulike kriterier som gir ulike resultat avhengig av i hvilket EØS-land skadelidte befinner seg er vel noe myndighetene bør forsøke å unngå.

Vi er litt usikre på den begrunnelsen som benyttes når det (på side 9) argumenteres for at det er en «fordel å unngå uttrykket «vesentlig» i lovtteksten da dette begrepet i lovgivningen ellers gir uttrykk for at det skal mye til for at vilkårene er oppfylt.» Vi tror det er bevisst og begrunnet at dette begrepet er brukt i direktivet, som jo er grunnlaget for lovendringen, og henger ikke helt med på begrunnelsen for hvorfor norske myndigheter skal velge et annet utgangspunkt.

Det sentrale må være å få en regel som gir en enkel, praktisk løsning som er i tråd med den alminnelige rimelighetsoppfatning. Å knytte det opp til straffeloven mener vi ikke kvalifiserer i så måte. Allmennheten har intet forhold til begrepene «legemsfornærmelser» og «legemsbeskadigelser» og det faktum at man må begrense dette ved hjelp av sitat fra teori er til liten hjelp for bransjen som skal praktisere dette. Den nedre terskelen etter straffelovens § 229 mener vi vil ligge altfor lavt også i forhold til direktivets hensikt.

FNH mener man bør følge direktivet og bruke begrepet «vesentlig», eventuelt definere begrepet vesentlig personskade som «skade som krever innleggelse og behandling i sykehus». Dette ville ekskludere de tilfelle der ska-

delidte kun legges inn for observasjon, og samtidig utelukke de tilfelle der vedkommende kun blir bandasjert og dimittert umiddelbart etterpå. Sannsynligvis vil de fleste aktuelle saker fanges opp, kanskje med unntak av psykiske konsekvenser. På den annen side er det imidlertid objektivt sett ingen spesielle grunner som taler for å inkludere psykiske skader i definisjonen. Den foreslåtte definisjon kan sikkert på enkle måter utdypes videre, uten at den skulle bli for omfangsrik.

For øvrig skal det bemerkes at bruk av egenandel der man i utgangspunktet står overfor en bevisvurdering synes vi er lite hensiktsmessig og vil neppe avholde den som ønsker å utøve svik å benytte den muligheten.

Selv om det faller utenfor 5. direktivet og høringsnotatet vil vi ikke unnlate å nevne at bruk av egenandel kan være formålstjenlig på andre skader voldt av ukjent motorvogn, nemlig skade voldt på veianlegg og elektriske installasjoner eiet av offentlige myndigheter. Ikke ut fra et svikaspekt, men ut i fra at behandlingsskostnadene er uforholdsmessig store på små skader. Det er i den forbindelse viktig å understreke at fast eiendom eiet av privatpersoner holdes utenfor en eventuell slik løsning.»

3.4.4 Departementets vurdering

Femte motorvognforsikringsdirektiv gjør det nødvendig med en endring av bilansvarslova § 10 annet ledd, idet begrensningen av utbetalinger ved tingskade ikke kan opprettholdes. Alle høringsinstansene som kommenterer spørsmålet, er enige om dette. Høringsinstansene har imidlertid ulikt syn på hvordan man nærmere skal gjennomføre direktivet på dette punktet.

Etter departementets syn må det foretas en avveining mellom flere hensyn. Risikoen for svik kan tale for at man opererer med en nokså streng terskel for at erstatning skal utbetales. Hensynet til den skadelidte trekker på den annen side i retning av at terskelen ikke settes for høyt. Uansett hvordan man ser på spørsmålet om hvor høy terskelen for erstatning for tingskade skal være, bør man etter departementets syn søke å komme frem til en regel som er retts teknisk enkel å praktisere.

Departementet foreslår etter en samlet vurdering å følge opp forslaget i høringsnotatet om en negativ avgrensning, det vil si at skadelidte vil ha krav på å få erstattet tingskade i alle tilfeller der det har inntruffet mer enn uvesentlig personskade.

Forslaget i høringsnotatet gikk ut på at grensdragningen burde svare til grensdragningen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse, jf. straffeloven §§ 228 og 229. Etter departementets

syn er dette hensiktsmessig, jf. at man da kan knytte begrepet til en grensedragnings som er kjent. Etter det departementet kan se, er det grunn til å anta at denne grensedragningen kan videreføres også etter straffeloven 2005. Departementet vil her vise til at Straffelovkommissjonen i NOU 2002:4 foreslår å videreføre skillet mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse, jf. kommisjonens forslag til § 27-1 om legemskrenkelse, som svarer til straffeloven § 228 første og tredje ledd om legemsfornærmelse, og forslaget § 27-3 om legemsskade, som svarer til straffeloven § 229 første straffalternativ om legemsbeskadigelse.

Etter dette forslaget vil terskelen for å få erstatning for tingskader ligge noe lavere enn dersom man hadde lagt seg på direktivets løsning om at det kreves vesentlig personskade. Departementet kan imidlertid ikke se avgjørende innvendinger mot dette. Det følger av artikkel 6 nr. 2 at femte motorvognforsikringsdirektiv er et minimumsdirektiv. Dette innebærer at medlemsstatene i sin gjennomføringslovgivning kan oppstille regler som er gunstigere for de skadelidte enn det som følger av direktivet.

Motorvognforsikringsdirektivene har – i alle fall som et utgangspunkt – blitt forstått slik at de ikke regulerer nasjonal erstatningsrett. Av den grunn er det stadig variasjoner mellom de ulike statene når det gjelder erstatningsreglene på dette området. Hvorvidt det er ønskelig eller hensiktsmessig med harmonisering av erstatningsretten i EU, er et spørsmål som kan være rettspolitisk omstridt, og det er ikke uten videre opplagt at dette skal tillegges vekt når man skal vurdere det foreliggende spørsmålet.

Departementet vil vise til at man både i Danmark og Sverige legger opp til å velge andre løsningsalternativer enn det som følger av direktivet. I Danmark legger man til grunn at direktivets bestemmelse skal gjennomføres ved forskrift. I Forslag til Lov om ændring af færdselsloven, fremsatt 5. oktober 2006, punkt 2.2.2 er dette omtalt slik:

«De administrative regler forventes udformet således, at det ikke vil være en forudsætning for udbetaling af erstatning for tingsskade, at der udbetales erstatning for væsentlig personskade. Efter Justitsministeriets opfattelse ville et sådant væsentlighedskriterium kunne give anledning til vanskelige afgrænsningsspørsmål. For DFIM [Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring] vil det udgøre en administrativ lettelse, at man blot vil skulle konstatere, at der udbetales erstatning for personskade. Der skabes hermed en bedre retsstilling

for skadelidte, end direktivet kræver. Direktivet udgør minimumsharmonisering.»

Heller ikke i Sverige synes man å legge opp til at det skal gjelde noe vesentlighetskriterium ved slike skader. I departementspromemoriaen Ds 2006: 12 Trafikförsäkringsfrågor m.m. s. 83 heter det:

«Enligt TSL svarar kollektivet av trafikförsäkringsbolag, företrätt av Trafikförsäkringsföreningen, för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för ett motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas. När det gäller personskada avdras ingen självrisk. För sakskada drar man däremot av ett belopp som svarar mot en tjugondel av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, dvs. i dagsläget knappt 2 000 kr.

Trafikförsäkringsdirektiven har hittills inte innehållit någon bestämmelse som begränsar möjligheten att helt eller delvis utesluta ersättning för sakskada orsakad av ett oidentifierat fordon.

Det femte direktivet innebär dock att någon begränsning inte får ske om skadeersättningsorganet (hos oss Trafikförsäkringsföreningen) till någon skadelidande från samma skadehändelse har betalat ut ersättning för betydande personskada. En självrisk om högst 500 euro, dvs. i dagsläget drygt 4 500 kr, får dock alltid tas ut.

Den svenska trafikförsäkringen ersätter alltså sakskada som har orsakats av ett oidentifierat fordon, utan annat undantag än avdrag för en självrisk som ligger betydligt under 500 euro. Någon lagändring för att genomföra direktivets bestämmelse i denna del är alltså inte nödvändig.»

Det er på denne bakgrunn vanskelig å se at hensynet til nordisk eller europeisk rettsenhet taler for å legge seg på en bestemt terskel. I lys av ordningene i Danmark og Sverige er det heller ikke holdepunkter for å si at det norske forslaget legger terskelen for å få erstattet tingskader for lavt.

Når det gjelder risikoen for svik, kan det nok – i alle fall som et utgangspunkt – være et spørsmål om denne risikoen blir større dersom man velger en lavere terskel. Etter departementets syn er det imidlertid usikkert om og i hvilken grad dette vil være tilfellet. For det første ligger det allerede en kvalifikasjon i at personskaden må være mer enn uvesentlig. Dersom man ser for seg svik i form av at man påfører seg selv, eller får andre til å påføre seg, personskade, er det grunn til å anta at ubehag og smerte i seg selv vil lede til at risikoen for svik

blir mindre. I alle tilfeller er det slik at den skadelidte selv må godtgjøre at skaden skyldes en ukjent motorvogn. Dersom skadelidte ikke sannsynliggjør dette, vil han eller hun ikke få noen erstatning – verken for person- eller tingskade.

Departementet legger vekt på at man ved å benytte en negativ avgrensning kan oppnå en hensiktsmessig og retts teknisk enkel regel, ved at man kan knytte dette til grensen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse.

Etter departementets syn vil formuleringen «meir enn uvesentleg skade på person» også i seg selv gi veiledning. Språklig indikerer formuleringen at ikke enhver bagatellmessig skade er omfattet, samtidig som det fremgår at skaden ikke må være omfattende. Den retningslinjen som ligger i grensedragningen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse, vil etter det departementet kan se, først og fremst ha betydning for Trafikkforsikringsforeningen, som behandler denne typen krav. Departementet legger til grunn at det for denne foreningen, som er en profesjonell aktør med ansvar for skadeoppgjør, vil være en fordel om man kan benytte en kjent grensedragning fremfor å innføre en mer skjønnsmessig bestemmelse.

Departementet kan ikke se at det er urimelig at avgrensningen også vil omfatte psykiske skader – skader på helbred – jf. synspunktene fra *Finansnæringens Hovedorganisasjon* og *Trafikkforsikringsforeningen* (felles høringsuttalelse). Det synes å være en tendens til at man i erstatningsretten ønsker å likestille fysiske og psykiske skader, og departementet kan ikke se hvilke hensyn som taler for å velge en annen løsning. Det kan riktignok reises spørsmål om hvor stor betydning det vil ha at psykiske skader er tatt med. Tingskade vil typisk forutsette at det har skjedd en eller annen form for ytre påvirkning som har ledet til skaden, og det vil vel bare være unntaksvis at det da ikke også er voldt fysisk personskade.

Departementet er på bakgrunn av høringen kommet til at det kan være grunn til å ta de sentrale vurderingstemaene – skadens omfang og varighet – inn i selve lovteksten. Som det fremgår av fremstillingen under punkt 3.4.2, er dette sentrale vurderingstemaer når grensen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse skal trekkes. Departementet legger til grunn at begrepene skal forstås på samme måte.

Direktivet synes ikke å kreve at den som er påført personskaden, og den som er påført tingskaden, er én og samme person, jf. direktivets formulering «en skadelidt ved samme ulykke som et ukjent kjøretøy forårsaket tingskade», jf. også formuleringen i fortalen punkt 12 «personskader til

en skadelidt fra samme ulykke som tingskaden oppstod ved». Den foreslåtte ordlyden er utformet for å ta høyde for dette. Hvor man for øvrig må trekke grensen for kretsen av skadelidte, vil bero på kravene til adekvat årsakssammenheng.

Forslaget i høringsnotatet går ut på å beholde någjeldende § 10 annet ledd annet punktum i bilansvarslova om skade på «gangklede og eigne vanlege bruksting», jf. forslaget til § 10 annet ledd bokstav c. Etter departementets syn kan det imidlertid – i lys av avgrensningen som foreslås for personskader – spørres om det er behov for denne bestemmelsen, eller om bestemmelsen i praksis vil bli overflødig. Bestemmelsen kan antakelig ikke forstås slik at den gir rett til begrenset tingskadeerstatning uavhengig av om det er voldt personskade, jf. Nils Nygaard, *Bilansvar* (Bergen 1990) s. 311 som uttaler følgende om § 10 annet ledd annet punktum:

«Omgrepet «skadelidaren» går tilbake på «skade på folk» i første punktum andre leden. Det vil seie at vedkomande må ha lidd personskade for også å kunne krevja skadebot for skade på gangklede og bruksting. Skade på klede der det ikkje samtidig er skade på person, til dømes søleskvett frå ukjend vogn, fell såleis utanfor. Kor mykje som skal til for at det skal vera «skade» på person, er ikkje heilt klårt. Men komiteen seier i Inst. 1957 s. 69 at skaden på klede og bruksting «skal erstattes sammen med personskaden», og det tyder på at personskaden må ha gitt seg utslag i økonomisk tap. Men i prinsippet skal det ikkje så mykje til. Utgifter for å koma seg til lege, eller for å koma seg heim på grunn av mindre slag, rift og lignende er i så måte nok.»

Etter bestemmelsen i § 10 annet ledd annet punktum vil det i prinsippet være slik at enhver personskade – vesentlig eller uvesentlig – er omfattet. I så måte går bestemmelsen – i alle fall i prinsippet – lenger enn den bestemmelsen som foreslås for å gjennomføre direktivet, ved at den er lempeligere for skadelidte. Samtidig stiller § 10 annet ledd annet punktum krav om at det er lidd et økonomisk tap som følge av personskade for at tingskade skal erstattes. I så henseende er bestemmelsen strengere enn den bestemmelsen som foreslås for å gjennomføre direktivet. Etter departementets syn kan det spørres om det er særlig praktisk at det volder skader som påfører et økonomisk tap uten at det samtidig vil være tale om mer enn en uvesentlig personskade. For å unngå at systemet etter bilansvarslova blir unødig komplisert på dette punktet – med forskjellige terskler for ulike typer tingskade – foreslår departementet å oppheve den

særlige bestemmelsen for skade på klær og bruksting. Det er vanskelig å se at dette vil ha særlig betydning for de skadelidte. Det er i den forbindelse også et poeng at kretsen av skadelidte vil trekkes nokså vidt, jf. ovenfor hvor det er pekt på at det ikke er noe krav om at den som er påført tingskade, og den som er påført personskade, er én og samme person. Bilansvarslova § 10 annet ledd annet punktum har på dette punkt tradisjonelt vært forstått slik at det bare er den skadelidte som også har lidd personskade, som har krav på å få erstattet skade på klær og bruksting, jf. Nils Nygaard, *Bilansvar* (Bergen 1990) s. 311 i petit.

3.5 Utvidelse av forskriftshjemmelen – bilansvarslova § 17

3.5.1 Gjeldende rett

Bilansvarslova § 17 gir hjemmel for å gi forskrifter om flere ulike forhold. Forskriftshjemmelen er utformet som en generell hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om trafikksikring med en påfølgende spesifisert eksemplifikasjon. Med hjemmel i paragrafen er det i trafikksikringsforskriften blant annet fastsatt nærmere regler om forsikringsplikt og skadeoppgjør.

3.5.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet pekes det på at femte motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 innfører flere nye bestemmelser i tredje direktiv, og at enkelte av disse kan medføre behov for lov- eller forskriftsendringer i norsk rett. Femte motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 går blant annet ut på at det i tredje direktiv inntas en ny artikkel 4a. Om denne bestemmelsen heter det i høringsnotatet punkt 3.5 s. 11 følgende:

«I nr. 1 bestemmes det at i tilfeller der en motorvogn blir importert fra en EØS-stat til en annen, skal importstaten fra kjøpstidspunktet og 30 dager fremover være å betrakte som den staten der risikoen er etablert, selv om motorvognen ennå ikke er registrert i importstaten. Dette blir et unntak fra hovedregelen om at det er kjøretøyets registreringsstat som avgjør hvor risikoen er etablert. I nr. 2 er det fastsatt at dersom motorvognen i 30-dagersperioden blir involvert i en ulykke, uten å være forsikret, er det nasjonale byrået i importstaten ansvarlig.»

I høringsnotatet er det lagt til grunn at det ikke er gitt regler i norsk rett som tilfredsstillende direktivets krav på dette punktet. Det konkluderes derfor med at det er nødvendig med endringer i regelver-

ket. Når det gjelder spørsmålet om man bør foreta endringene i bilansvarslova eller i trafikksikringsforskriften, heter det i høringsnotatet punkt 3.5 s. 11:

«Etter Justisdepartementets oppfatning er dette en bestemmelse av en slik karakter at det ikke er hensiktsmessig med regulering i lov, men at reguleringen mer naturlig hører hjemme i trafikksikringsforskriften. Denne vurderingen faller imidlertid utenfor rammene av dette høringsnotatet (...). Dersom forholdet skal reguleres i forskriften, oppstår det imidlertid et spørsmål om bilansvarsloven pr. i dag gir tilstrekkelig hjemmel til en slik forskrift eller om forskriftshjemmelen bør utvides. Etter bilansvarsloven § 17 kan det gis forskrifter blant annet om «i kva grad trygding skal gjelda skade som motorvogn gjer i utlandet, og om utreieing av skadebot for slik skade», jf. første ledd bokstav d, og om «trygding for utanlandske motorvogner som vert nytta her i riket mellombels», jf. første ledd bokstav e. Ingen av disse ser ut til å være dekkende for den aktuelle endringen. Bokstav d gjelder for skade som norsk motorvogn volder i utlandet, mens det aktuelle i dette tilfellet er hvordan man forholder seg til utenlandske motorvogner som importeres til Norge. Bokstav e gjelder utenlandske motorvogner, men retter seg mot tilfeller hvor disse skal anvendes midlertidig i Norge.»

På denne bakgrunn konkluderes det med at det – for å unngå usikkerhet om hjemmelsgrunnlaget – bør vurderes å gi en ny forskriftshjemmel som uttrykkelig retter seg mot de tilfeller hvor en utenlandsk motorvogn importeres til Norge. I høringsnotatet er det inntatt et utkast til endring i bilansvarslova § 17, jf. forslaget til ny bokstav g.

3.5.3 Høringsinstansenes syn

Norges Automobil-Forbund uttaler følgende om forslaget:

«Med økende mobilitet og samhandel over landegrensene, er Norges Automobil-Forbund av den oppfatning at en del av de fremsatte forslag til endringer vil medføre en mer oversiktlig situasjon for forsikringstakere/skadelidte, og som det er et klart behov for.

Norges Automobil-Forbund ser at stadig flere privatpersoner kjøper og importerer bil i utlandet, uten at de har spesiell kunnskap om dette i utgangspunktet. Vi ser derfor at bestemmelsene i direktivet om at midlertidige skilt anses tilhørende i utstederlandet samt importbestemmelsen som er foreslått tatt inn i BAL § 17 første ledd bokstav g kan få en viktig praktisk betydning.»

Norges Bilbransjeforbund er i sin høringsuttalelse også inne på situasjonen ved import av biler, og uttaler:

«Importen av brukte biler til Norge er år om annet på om lag 30 000 enheter. Både bilbransjen (bilimportører, merkeforhandlere, bruktbilforhandlere) og privatimportører (forbrukere) blir derfor berørt av den forsikringsplikten og de kostnadene som følger av direktiv 2005/14/EF.

Ut fra vår kunnskap om merkeforhandlerens praksis mht bruktbilimport (som er betydelig i volum) er det i dag ikke vanlig at disse for egen regning tegner ansvarsforsikring allerede fra kjøps-/leveringstidspunktet som f.eks. finner sted i Tyskland. Det er ikke grunn til å forutsette at bruktbilforhandlere og privatimportører forholder seg annerledes til dette spørsmålet enn merkeforhandlerne.

Vi finner grunn til å påpeke en språklig uklarhet mellom direktivets preambel pkt (18) og direktivets artikkel 4a (den danske versjonen). Preamblens pkt. (18) bruker begrepene «leveres til, stilles til rådighet for eller sendes kjøperen», mens Artikkel 4a bruker formuleringen «kjøper har akseptert leveringen». Sistnevnte formulering fremstår som høyst uklart i forhold til de langt mer presise formuleringene i preambelens pkt (18). Artikkel 4a vil etter vår oppfatning språklig statuere at forsikringsplikten allerede oppstår fra «kontraktsdato», som i mange tilfeller omfatter biler på selges lager, altså før de tas i bruk og dermed i praksis etablerer sine skadevoldende egenskaper. Vi ber om at departementet presiserer at det er forståelsen av preambelens pkt (18) som legges til grunn for når forsikringsplikten oppstår, og at en mer presis bestemmelse enn utkastet tas inn i trafikktrygdforordningen som vi forstår skal sendes på høring fra Samferdselsdepartementet.»

Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse reist spørsmål om også andre av direktivets bestemmelser gjør det nødvendig med en endring eller presisering av forskriftshjemmelen i bilansvarslova § 17. I høringsuttalelsen heter det følgende om dette:

«Vi vil (...) vise til artikkel 1 som endrer første motorvognforsikringsdirektiv. Det settes der inn et nytt punkt b) om hvor kjøretøyet skal anses å være hjemmehørende dersom det har falske kjennemerker mm. Vi kan ikke se at det er helt klart at § 17 har forskriftshjemmel for dette formål. Paragrafen omtaler i første rekke forsikringsplikten mens dette dreier seg mer om hvor kjøretøyet er hjemmehørende i forhold til erstatningsoppgjør. Det kunne kanskje også være greit om en fastslår at § 17 2. ledd dekker det sentrale organ som omtales i artikkel 5 nr 4.»

3.5.4 Departementets vurdering

Etter departementets syn er bestemmelsene om forsikringsplikt ved import av motorvogner av en slik karakter at det er mer hensiktsmessig med en gjennomføring i forskrift enn i lov. Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til en slik gjennomføringsmåte. Det kan imidlertid være tvil somt om bilansvarslova gir hjemmel for å gi forskrifter om dette. For å unngå tvil, følger departementet opp forslaget i høringsnotatet om å ta inn en særskilt bestemmelse om dette i loven, jf. forslaget til bilansvarslova § 17 ny bokstav h.

Departementet legger til grunn at man i forskriften vil kunne foreta nødvendige avgrensninger og presiseringer av når forsikringsplikten inntreffer, jf. synspunktene fra *Norges Bilbransjeforbund*. Den nærmere utformingen av forskriften faller imidlertid utenfor rammen av proposisjonen her.

Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse reist spørsmål om femte motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1, som gjør en tilføyelse i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr. 4 for kjøretøyer som mangler nummerskilter eller som har nummerskilter som ikke hører til kjøretøyet eller er falske, gjør det nødvendig med endringer i bilansvarslova § 17. Departementet kan ikke se at dette er tilfellet.

Etter motorvognforsikringsdirektivene er ordningen at de skader som et kjøretøy fra en medlemsstat volder på en annen medlemsstats territorium, dekkes av en forsikringsforening i vertslandet (dvs. der kjøretøyet volder skaden). Det blir deretter opp til foreningen å rette et regresskrav mot foreningen eller forsikringsselskapet i det landet motorvognen er hjemmehørende.

Første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr. 4 har regler om hvor et kjøretøy skal anses å være hjemmehørende. Anvendelsen av disse reglene har i noen tilfeller skapt problemer, fordi det i grenseoverskridende tilfeller kan være uklart hvilket lands institusjon som skal bære det endelige erstatningsansvaret.

Ifølge praksis fra EF-domstolen skal et kjøretøy som er utstyrt med nummerskilter utstedt av en medlemsstat, anses hjemmehørende i den staten som har utstedt skiltene. Dette gjelder selv om skiltene er stjålet og plassert på et annet kjøretøy. Et eksempel på dette er sak C-73/89 for EF-domstolen, hvor et fransk ektepar ble skadet av en bil med nederlandske skilter. Bilen var imidlertid opprinnelig registrert i Tyskland, men var blitt stjålet og senere utstyrt med stjålne nederlandske skilter. EF-domstolen kom i denne saken til at kjøretøyet måtte anses for å være hjemmehørende i Nederland.

Tilføyselsen i første motorvognforsikringsdirektiv sier noe om hvor et kjøretøy med falske nummerskilter mv. skal anses hjemmehørende. Dersom slike kjøretøyer er involvert i en ulykke, skal disse kjøretøyene – dersom det er tale om erstatning for uforsikrede eller ukjente kjøretøyer eller eventuelt stjålne kjøretøyer – anses hjemmehørende i den staten der ulykken inntraff. Om bakgrunnen for denne endringen heter det i fortalen punkt 5:

«I samsvar med direktiv 72/166/EØF anses kjøretøyer med falske eller ulovlige kjennemerker som hjemmehørende på territoriet til den medlemsstat som har utstedt de opprinnelige kjennemerkene. Denne regelen innebærer ofte at nasjonale forsikringsbyråer får det økonomiske ansvaret ved ulykker som ikke har noen forbindelse med den medlemsstat de er etablert i. Uten å endre det allmenne kriteriet om at kjennemerket avgjør på hvilket territorium kjøretøyet er hjemmehørende, bør det fastsettes en særlig regel for ulykker forårsaket av kjøretøyer uten kjennemerke eller med et kjennemerke som ikke, eller ikke lenger, tilhører kjøretøyet. I slike tilfeller og bare med sikte på å avgjøre erstatningskravet, bør det territoriet der kjøretøyet er hjemmehørende, anses som det territorium der ulykken inntraff.»

For skadelidte sier artikkel 1 i femte motorvognforsikringsdirektiv ikke mer enn det som allerede følger av direktivenes ordning: at skader som voldes av utenlandske motorvogner, skal dekkes av forsikringsforeningen i vertslandet. For norske forhold innebærer dette at slike skader som voldes av en utenlandsk motorvogn, skal dekkes av Trafikkforsikringsforeningen.

I Sverige har man på denne bakgrunn lagt til grunn at bestemmelsen ikke krever lov- eller forskriftsendring. I Ds 2006:12 s. 79 Trafikkforsikringsfrågor heter det følgende om dette:

«Enligt 16 och 33 §§ TSL svarar det samlade kollektivet av trafikförsäkringsbolag, företrätt av Trafikförsäkringsföreningen, för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från såväl ett oförsäkrat utländskt fordon som från ett oidentifierat fordon. Denna skyldighet påverkas inte av de ändringar som har införts genom det femte direktivet.»

I svensk rett har man samtidig lagt til grunn at direktivets endring kan få betydning for den mulighet skadelandets forsikringsforening har for å kreve regress i de tilfellene som det femte motorvognforsikringsdirektiv tar sikte på. I Ds 2006:12 s. 79 Trafikkforsikringsfrågor heter det følgende om dette:

«Den nya bestämmelsen i direktivet innebär däremot att Trafikförsäkringsföreningens regressrätt mot dess motsvarighet som försäkringsbyrå i andra medlemsstater kommer att påverkas. Ansvaret kommer alltså för de aktuella fallen att stanna på Trafikförsäkringsföreningen om det är en skada som har inträffat här i landet.

Regressrätten regleras emellertid av ett avtal mellan byråerna, inte av någon lagreglering. Man kan utgå från att avtalet inte kommer att innebära någon reglering i strid med direktivet. Det behövs då inte någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.»

Tilsvarende synspunkter har etter departementets syn relevans for norske forhold. Heller ikke etter norsk rett er regressspørsmålene mellom de ulike foreningene regulert i lov eller forskrift. Dette beror på avtale foreningene imellom. Det fremgår av de forklarende merknadene til Kommissjonens opprinnelige direktivforslag at initiativet til denne bestemmelsen kom fra Council of Bureaux, som er en sammenslutning av 44 forsikringsforeninger, herunder Trafikkforsikringsforeningen. Departementet legger derfor til grunn at foreningene vil ta hensyn til direktivets utforming i sitt avtaleverk, og det er neppe behov for noen lovregulering av dette spørsmålet.

Statens vegvesen har også reist spørsmål om det – på bakgrunn av femte motorvognforsikringsdirektiv artikkel 5 nr. 4 – er behov for å presisere bilansvarslova § 17 annet ledd. D e p a r t e m e n t e t kan ikke se at det er behov for noen slik presisering. Artikkel 5 nr. 4 tilføyer en bestemmelse i fjerde motorvognforsikringsdirektiv. Tilføyselsen går ut på at det skal opprettes et register som skal sikre informasjon for skadelidte og forsikringsselskaper. Dersom en sammenholder bestemmelsen med fortalen punkt 23, fremgår det at formålet med bestemmelsen er å utvide pliktene til det informasjonscenteret som ble opprettet i samsvar med fjerde motorvognforsikringsdirektiv. Det følger allerede av bilansvarslova § 17 annet ledd at det kan gis bestemmelser om «oppretting og drift av informasjonscenter (...) i samsvar med dei plikter staten har påtatt seg gjennom EØS-avtalen». Etter departementets syn må det være klart at det med hjemmel i denne bestemmelsen også kan gis nærmere regler om utvidelse av senterets oppgaver, slik artikkel 5 nr. 4 i det femte direktivet krever.

3.6 Områder hvor bilansvarslova allerede er i samsvar med direktivendringene

3.6.1 Høringsnotatet

I høringsnotatet punkt 3.6 s. 11-12 er det redegjort for enkelte områder der bilansvarslova allerede er

i samsvar med motorvognforsikringsdirektivene slik de lyder etter endringene i det femte direktivet. Om dette heter det:

«Direktivet artikkel 4 nr. 1 endrer tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1. Som nevnt i punkt 2 ovenfor innebærer endringen at en passasjer ikke kan utelukkes fra forsikringsdekning med den begrunnelse at han eller hun viste eller burde ha visst at sjåføren var påvirket av alkohol eller andre rusmidler. I norsk rett ble dette innført ved endringer i bilansvarsloven § 7 ved lov 15. juni 2001 nr. 61 som en direkte følge av Høyesteretts dom i den såkalte Finanger I-saken, inntatt i Rt. 2000 side 1811. Det er derfor ikke behov for nye endringer i norsk rett som følge av direktivet.

Artikkel 4 nr. 2 bestemmer at den lovpålagte ansvarsforsikringen skal dekke person- og tingskade på fotgjengere, syklistene og andre ikke-motoriserte trafikanter. Dette er allerede omfattet av bilansvarsloven, jf. § 1, og lovendringer er ikke nødvendig.

Ved artikkel 4 nr. 4 innføres en ny artikkel 4d i tredje direktiv. Endringen går ut på at en skadelidt skal kunne reise krav direkte mot forsikringsselskapet. Dette er allerede bilansvarslovens løsning, jf. § 4, og lovendring er ikke nødvendig.»

I høringsnotatet er det lagt til grunn at det på disse punktene ikke er nødvendig med noen særskilt gjennomføring i norsk rett. Høringsinstansene ble imidlertid oppfordret til å komme med eventuelle innspill.

3.6.2 Høringsinstansenes syn

Få høringsinstanser kommenterer dette punktet. *Forsikringsklagekontoret* bemerker at det er enig i departementets vurderinger om at det ikke er behov for særskilt gjennomføring av direktivendringene på disse punktene.

Norges Automobil-Forbud har en kommentar til en annen del av direktivet, og uttaler følgende:

«Vernetingsregler - artikkel 24 i direktivet.

Artikkelen slår fast at skadelidte kan sakse forsikringsgiveren i den medlemsstat hvor skadelidte har sin bopel. Norges Automobilforbund savner en bredere omtale av bestemmelsen som vi ikke finner omtalt i høringsnotatet.»

3.6.3 Departementets vurdering

Når det gjelder direktivet artikkel 4 nr. 1, nr. 2 og nr. 4, ble det i høringsnotatet lagt til grunn at norsk rett på disse punktene allerede oppfylder direktivenes krav, og at det derfor ikke er behov for noen særskilt gjennomføring. Departementet slutter seg til den begrunnelsen som er gitt i høringsnotatet.

Når det gjelder forholdet til vernetingsreglene, antar departementet at *Norges Automobil-Forbud* sikter til direktivets fortale (og ikke artikkel) punkt 24. Dette fortalepunktet lyder:

«I henhold til artikkel 11 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 44/2001 av 22. desember 2000 om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker(...), lest i sammenheng med artikkel 9 nr. 1 bokstav b) i samme forordning, kan den skadelidte framsette sitt krav overfor forsikringsgiveren i den medlemsstat der den skadelidte er bosatt.»

Fortalen inneholder på dette punktet en henvisning til den såkalte Brusselforordningen, som har erstattet Brusselkonvensjonen om domsmyndighet og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker. Forordningen er ikke tatt inn som en del av EØS-avtalen. Dette innebærer at vernetings-spørsmålene for norsk retts vedkommende stadig vil reguleres av lov 8. januar 1993 nr. 21 om gjennomføring i norsk rett av Luganokonvensjonen om domsmyndighet og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker. Departementet bemerker for øvrig at det arbeides med å endre Luganokonvensjonen, blant annet for å bringe denne i samsvar med Brusselforordningen.

4 Oppreisningskrav

Bilansvarslova § 6 har regler om utmåling av erstatningen som skal svares av det forsikringsselskapet som motorvognen er forsikret i. Utgangspunktet etter bestemmelsen er at utmålingen skal skje etter alminnelige erstatningsregler. Det følger imidlertid av bilansvarslova § 6 annet ledd at bestemmelsen om oppreisning etter skadeserstatningsloven § 3-5 ikke gjelder for forsikringsselskapets ansvar. Oppreisningsansvaret kan med andre ord bare gjøres gjeldende overfor en personlig skadevolder.

Selv om bilansvarslova statuerer et eget objektivt ansvarsgrunnlag for forsikringsselskapet, vil loven i praksis også fungere som en form for ansvarsforsikring for førerens ansvar, jf. bilansvarslova § 11 tredje ledd som gir adgang til regress overfor forsikringsselskapet. Funksjonen som ansvarsforsikring er imidlertid ikke aktuell for oppreisningsansvaret, idet dette faller utenfor forsikringsselskapets ansvar etter kapittel II i loven.

I høringsnotatet punkt 4 tok departementet opp et spørsmål om førerens oppreisningsansvar burde omfattes av forsikringsdekningen på bakgrunn av at Høyesterett i dommen i Rt. 2000 side 1811 («Finan-ger I») fastslo at skadevolderens erstatningsansvar for skadelidtes økonomiske tap skal være dekket av trafikksforsikringen. Etter høringen er staten ved Justisdepartementet blitt saksøkt med påstand om at staten er erstatningsansvarlig for manglende gjennomføring av motorvognforsikringsdirektivene. Det påstås i søksmålet at det er i strid med direktivene at førerens oppreisningsansvar ikke er dekket av forsikringen. Etter departementets syn er det lite naturlig og hensiktsmessig å ta spørsmålet om oppreisningsansvaret opp i proposisjonen her, når dette spørsmålet er forelagt domstolene med den mulighet for rettsavklaring dette innebærer.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Konsekvenser for private

Forslaget som er omtalt under punkt 3.3, om å øke minstebeløpet for tingskader som motorvognforsikringen skal dekke, innebærer at bilansvarslovas maksimumsbeløp i § 9 må økes vesentlig. Høringsnotatet punkt 5 s. 14 inneholder en omtale av hvilke konsekvenser dette vil medføre for private aktører:

«For de skadelidte som påføres omfattende tingskader, medfører dette en bedret økonomisk dekning. For forsikringsselskapene (...) innebærer dette økte kostnader til erstatningsutbetaling. For forsikringsselskapene kan dette påregnes å ha betydning for beregningen av forsikringspremiene som vil bli innkrevd fra dem som plikter å tegne forsikring etter loven. For regressansvarlige personer vil regressansvaret øke tilsvarende som forsikringsselskapenes betalingsplikt. For personer som blir erstatningsansvarlige overfor skadelidte for større beløp enn trafikksikringens nåværende maksimumsgrense, men som ikke blir regressansvarlige overfor forsikringsselskapet, vil endringen innebære en økonomisk avlastning.»

I høringsnotatet er det videre pekt på at endringen i reglene om skade voldt av ukjente motorvogner, jf. punkt 3.4 i proposisjonen, vil ha tilsvarende økonomiske konsekvenser for de skadelidte, forsikringsselskapene og premiebetalerne. Slike skader dekkes av alle forsikringsselskapene som tilbyr trafikksikring etter bilansvarslova, etter en innbyrdes fordeling.

I høringsnotatet er det lagt til grunn at det er vanskelig å beregne de nærmere kostnadene for private aktører, og det heter i punkt 5 s. 15 følgende om dette:

«Departementet sitter ikke inne med materiale som kan tallfeste de økonomiske konsekvensene. Departementet mottar gjerne beregninger fra høringsinstansene som eventuelt kan

bidra til å avklare forslagene økonomiske konsekvenser nærmere.»

Høringen har i liten grad kastet ytterligere lys over hvor omfattende økonomiske konsekvenser forslaget vil ha for private. D e p a r t e m e n t e t bemerker at det generelt er grunn til å tro at premien for forsikring vil kunne øke noe fordi forsikringsselskapene (og Trafikkforsikringsforeningen) ved tingskader vil måtte utbetale større beløp enn tidligere. Det lar seg imidlertid ikke si noe sikkert om hvor store kostnader det her er tale om. Dette vil bero på hvor mange skadetilfeller det er tale om og hvor store tap som da er aktuelle.

Etter departementets syn vil forslagene neppe få særlige administrative konsekvenser for forsikringsselskapene eller Trafikkforsikringsforeningen. Forslagene gjelder primært fastsettelse av erstatning for trafikkskader som allerede i dag behandles av selskapene og Trafikkforsikringsforeningen.

5.2 Konsekvenser for det offentlige

Som nevnt under punkt 3.2, følger det av bilansvarslova § 16 at staten kan være selvassurandør. (Ordningen med kommuner eller kommunale institusjoner som selvassurandører er etter det departementet kjenner til lite benyttet.) For dem som ikke trenger å forsikre seg etter loven, vil endringene i minstebeløpene ved tingskader – på tilsvarende måte som for forsikringsselskapene – kunne medføre et økt ansvar. Det lar seg imidlertid ikke gjøre å beregne hvor store kostnader det vil være tale om. Dette vil bero på i hvor stor grad staten (eller andre offentlige enheter) faktisk er selvassurandør samt på skadefrekvens og skadeomfang.

Hjemmelen for indeksregulering som foreslås i lovens § 9 fjerde ledd må antas å få administrative konsekvenser, idet det offentlige ved dette blir påført en ny oppgave. Det er imidlertid grunn til å anta at kostnadene med dette vil være ubetydelige.

6 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til I Endringer i bilansvarslova

Til § 9

Forslaget om endringer i bilansvarslova § 9 er omtalt i proposisjonen punkt 3.3. Ansvarsgrensen ved tingskader økes fra 1 million til 10 millioner kroner, jf. endringene i *første og andre ledd*. Det følger av *fjerde ledd* at departementet kan gi forskrifter om indeksregulering av beløpene.

Til § 10 annet ledd

Forslaget om endringer i bilansvarslova § 10 er omtalt i proposisjonen punkt 3.4. Endringen i *annet ledd første punktum* innebærer at utgangspunktet etter lovendringen er at både person- og tingskade skal dekkes.

Det følger imidlertid av *annet ledd annet punktum* at dette – for tingskader – bare gjelder når det også er gjort mer enn uvesentlig skade på person. Om skaden skal anses mer enn uvesentlig, skal avgjøres ut fra grensen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse i straffeloven §§ 228 og 229. Det vises forøvrig til punkt 3.4.4 der forholdet til straffeloven 2005 er tatt opp. Det er ikke noe krav om at den som påføres tingskaden, og den som påføres personskaden, er samme person. Der som føreren påføres personskade som er mer enn uvesentlig, vil passasjerer ha krav på å få erstattet tingskaden – selv om han eller hun ikke selv er påført personskade. Det følger av *annet ledd tredje punktum* at det ved vurderingen av om personskaden er mer enn uvesentlig, skal legges vekt på skadens omfang og varighet. Dette er sentrale momenter i vurderingen når grensen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse skal

trekkes, og departementet legger til grunn at denne grensedragningen vil være veiledende også for reglene i bilansvarslova.

Til § 17 første ledd

Endringene i § 17 *første ledd* innebærer at det tilføyes to nye bokstavpunkter, jf. forslaget til ny bokstav g og bokstav h. Endringen i *bokstav f* innebærer bare at det er satt inn et komma i overgangen til bokstav g.

Forslaget til *bokstav g* er omtalt i proposisjonen punkt 3.2. Med hjemmel i denne bestemmelsen kan det gis forskrifter om at motorvogner som er unntatt fra forsikringsplikten, skal likestilles med uforsikrede motorvogner etter bilansvarslova § 10. Bestemmelsen gir også adgang til å gi regler om regress i slike tilfeller.

Forslaget til *bokstav h* er omtalt i proposisjonen punkt 3.5. Med hjemmel i denne bestemmelsen kan det gis forskrifter om forsikringsplikt mv. for motorvogner som skal importeres til Norge. Det kan blant annet gis regler om når forsikringsplikten inntreffer.

Til II Ikrafttredelse

Det følger av ikrafttredelsesbestemmelsen at loven skal gjelde fra 11. juni 2007, som er gjennomføringsfristen for det femte motorvognforsikringsdirektivet. Endringen i ansvarsgrensen ved tingskade, jf. forslaget til endringer i bilansvarslova § 9 første og annet ledd, skal gjelde fra 1. januar 2008. Fra lovens ordinære ikrafttredelse, 11. juni 2007, til og med 31. desember 2007 skal ansvarsgrensen være 2 millioner kroner.

Justis- og politidepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.)

I

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn fører (bilansvarslova) blir det gjort følgende endringer:

§ 9 skal lyde:

§ 9 (ansvarsgrense ved skade på gods)

Når gods vert skadd, kan skadebota vera opptil 10 000 000 kroner for det som vert skadd i same hending. Var det meir enn ei vogn som gjorde skaden, hefter dei som har ansvaret for kvar vogn, for heile summen.

Er skaden på gods større enn 10 000 000 kroner og meir enn ein har lide skade, vert summen bytt mellom dei etter storleiken på kvart skadebotkrav. Krav om skadebot må setjast fram til trygdeverket eller, om så er, staten eller den kommunen eller kommunale institusjonen som det gjeld, jf § 16, seinast ein månad etter skaden vart gjort. Skadelidar som set fram kravet sitt etter den tid og etter at skadebota til andre skadelidarar er utreidd, kan krevja sitt berre av det som står att av ansvarssummen (trygdesummen).

Attåt skadebot som er nemnd i paragrafen her, skal det svarast rente etter § 6 og sakskostnad.

Departementet kan gje føresegner om indeksregulering av summane som er nemnde i fyrste og andre leden.

§ 10 annet ledd skal lyde:

Har ei motorvogn gjort skade på folk *eller gods*, men ingen veit å seia kva for vogn det var, skal dei trygdelaga som er godkjende eller registrerte etter § 17 bokstav a, bera skaden i lag som om vogna hadde vore lovleg trygda hjå dei. *For gods gjeld dette likevel berre når det ved hendinga også er gjort meir enn uvesentleg skade på person. I vurderinga av om det er gjort meir enn uvesentleg skade på person skal det leggjast vekt på kor stor og varig skaden er.* Regelen i første punktum i leden her gjeld tilsvarende for skade på fast eigedom og dyr med unntak for lause hundar.

§ 17 første ledd bokstav f og ny bokstav g og h skal lyde:

- f) utreiing av skadebot etter § 10, og om korleis slik skadebot skal bytast på trygdelaga,
- g) *at motorvogn som ikkje skal trygdast, skal reknast som utrygda etter reglane i bilansvarslova § 10, og om attsøkjingsrett for dei trygdelaga som har reidd ut skadebot for slik skade,*
- h) *trygding for motorvogner som blir ført inn til riket utan å vere registrert her.*

II

Loven gjelder fra 11. juni 2007. Det beløpet som er fastsatt i bilansvarslova § 9 første og annet ledd skal likevel først gjelde fra 1. januar 2008. Fra 11. juni 2007 til og med 31. desember 2007 skal beløpet være 2 000 000 kroner.

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om endring av rådsdirektiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorvogn

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 47 nr. 2 første og tredje punktum, artikkel 55 og artikkel 95 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³ og

ut fra følgende betraktninger:

1. Ansvarsforsikring for motorvogn (motorvognforsikring) er av særlig betydning for europeiske borgere, både som forsikringstakere og skadelidte. Den er også av vesentlig betydning for forsikringsforetakene ettersom den utgjør en betydelig del av skadeforsikringsmarkedet i Fellesskapet. Motorvognforsikring påvirker også den frie bevegelse for personer og kjøretøy. Styrking og befestelse av det indre marked for motorvognforsikring bør derfor være et viktig mål for fellesskapstiltak på området finansielle tjenester.
2. Vesentlige framskritt i denne retning er allerede gjort gjennom rådsdirektiv 72/166/EØF av 24. april 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes⁴, annet rådsdirektiv 84/5/EØF av 30. desember 1983 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn⁵, tredje rådsdirektiv 90/232/EØF

av 14. mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn⁶ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF av 16. mai 2000 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn (fjerde direktiv om motorvognforsikring)⁷.

3. Fellesskapets ordning for motorvognforsikringer må ajourføres og forbedres. Dette behovet er blitt bekreftet i en høring av bransjen, forbrukerne og foreninger for trafikkskadde.
4. For å unngå eventuelle feiltolkninger av bestemmelsene i direktiv 72/166/EØF og gjøre det lettere å få forsikringsdekning for kjøretøyer med midlertidige kjennemerker, bør definisjonen av territoriet der kjøretøyet er hjemmehørende vise til territoriet i den stat kjøretøyet har kjennemerket til, uansett om kjennetegnet er permanent eller midlertidig.
5. I samsvar med direktiv 72/166/EØF anses kjøretøyer med falske eller ulovlige kjennemerker som hjemmehørende på territoriet til den medlemsstat som har utstedt de opprinnelige kjennemerkene. Denne regelen innebærer ofte at nasjonale forsikringsbyråer får det økonomiske ansvaret ved ulykker som ikke har noen forbindelse med den medlemsstat de er etablert i. Uten å endre det allmenne kriteriet om at kjennemerket avgjør på hvilket territorium kjøretøyet er hjemmehørende, bør det fastsettes en særlig regel for ulykker forårsaket av kjøretøyer uten kjennemerke eller med et kjennemerke som ikke, eller ikke lenger, tilhører kjøretøyet. I slike tilfeller og bare med sikte på å avgjøre erstatningskravet, bør det territoriet der kjøretøyet er hjemmehørende, anses som det territorium der ulykken inntraff.
6. For å lette tolkningen og anvendelsen av begrepet «stikkprøvekontroll» i direktiv 72/166/EØF bør denne bestemmelsen gjøres klarere.

¹ EFT C 227 E av 24.9.2002, s. 387.

² EUT C 95 av 23.4.2003, s. 45.

³ Europaparlamentsuttalelse av 22. oktober 2003 (EUT C 82 E av 1.4.2004, s. 297), Rådets felles holdning av 26. april 2004 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Europaparlamentets holdning av 12. januar 2005 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Rådsbeslutning av 18. april 2005.

⁴ EFT L 103 av 2.5.1972, s. 1. Direktivet sist endret ved direktiv 84/5/EØF (EFT L 8 av 11.1.1984, s. 17).

⁵ EFT L 8 av 11.1.1984, s. 17. Direktivet sist endret ved direktiv 90/232/EØF (EFT L 129 av 19.5.1990, s. 33.)

⁶ EFT L 129 av 19.5.1990, s. 33.

⁷ EFT L 181 av 20.7.2000, s. 65.

Forbudet mot systematisk kontroll av motorvognforsikringer bør gjelde både for kjøretøyer hjemmehørende på en annen medlemsstats territorium og for kjøretøyer hjemmehørende på en tredjestats territorium ved innreise til sitt eget territorium fra en annen medlemsstats territorium. Bare kontroller som ikke er systematiske eller forskjellsbehandlende, og som foretas som ledd i en kontroll som ikke utelukkende gjelder forsikringskontroll, skal tillates.

7. I henhold til artikkel 4 bokstav a) i direktiv 72/166/EØF kan medlemsstatene gjøre unntak fra det allmenne kravet om lovpliktig forsikring når det gjelder kjøretøyer som tilhører bestemte offentlige eller private fysiske eller juridiske personer. Ved ulykker forårsaket av slike kjøretøyer, skal den medlemsstat som gjør unntaket, utpeke en myndighet eller et organ til å betale erstatning til skadelidte ved ulykker som er inntruffet i en annen medlemsstat. Ovennevnte artikkel bør endres for å sikre at behørig erstatning betales ikke bare til skadelidte ved ulykker forårsaket av disse kjøretøyene i utlandet, men også til skadelidte ved ulykker som inntreffer i den medlemsstat der kjøretøyet er hjemmehørende, uavhengig av om de er bosatt på dens territorium. Medlemsstatene bør dessuten sikre at listen over personer som er unntatt fra kravet om lovpliktig forsikring og de myndigheter eller organer som er ansvarlige for å betale erstatning til skadelidte ved ulykker forårsaket av slike kjøretøyer, meddeles Kommisjonen med sikte på offentliggjøring.
8. I henhold til artikkel 4 bokstav b) i direktiv 72/166/EØF kan medlemsstatene gjøre unntak fra det allmenne kravet om lovpliktig forsikring når det gjelder visse typer kjøretøyer som har et særlig kjennemerke. I slike tilfeller har de øvrige medlemsstater rett til å kreve, ved innreise til deres territorium, et gyldig grønt kort eller en grenseforsikringsavtale for å sikre at betaling av forsikring til skadelidte ved en eventuell ulykke forårsaket av slike kjøretøyer på disse medlemsstaters territorium. Ettersom avskaffingen av grensekontroll innenfor Fellesskapet innebærer at det ikke er mulig å sikre at kjøretøyer som krysser grenser, er dekket av en forsikring, kan det ikke lenger garanteres erstatning for skadelidte ved ulykker som skjer i utlandet. Videre bør det også sikres behørig erstatning ikke bare til skadelidte ved ulykker som forårsakes av slike kjøretøyer i utlandet, men også i den medlemsstat der kjøretøyet er hjemmehørende. For dette formål bør medlemsstatene behandle skadelidte ved ulykker forårsaket av slike kjøretøyer på samme måte som skadelidte ved ulykker forårsaket av kjøretøyer som er uforsikret. Som fastsatt i direktiv 84/5/EØF bør erstatning til skadelidte ved ulykker forårsaket av kjøretøyer som er uforsikret, betales av erstatningsorganet i den medlemsstat der ulykken inntraff. Ved betaling til skadelidte ved ulykker forårsaket av kjøretøyer som er omfattet av unntaket, bør erstatningsorganet ha et erstatningskrav mot erstatningsorganet i den medlemsstat der kjøretøyet er hjemmehørende. Etter en periode på fem år fra ikrafttredelsesdatoen for dette direktiv bør Kommisjonen, dersom det er hensiktsmessig, på grunnlag av erfaringene fra gjennomføringen og anvendelsen av dette unntaket, framlegge forslag om å erstatte eller oppheve det. Den tilsvarende bestemmelse i direktiv 2000/26/EF bør også utgå.
9. For å klargjøre anvendelsesområdet for direktivene om motorvognforsikring i samsvar med traktatens artikkel 299, bør henvisningen til medlemsstatenes ikke-europeiske territorium i artikkel 6 og artikkel 7 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF utgå.
10. Medlemsstatenes forpliktelse til å garantere forsikringsdekning for visse minstebeløp utgjør et viktig bidrag for å sikre beskyttelse av skadelidte. Minstebeløpene fastsatt i direktiv 84/5/EØF bør ikke bare ajourføres for å ta hensyn til inflasjon, men også faktisk økes for å forbedre beskyttelsen av skadelidte. Minstebeløpet for dekning av personskader bør beregnes slik at full og rimelig erstatning betales til alle skadelidte som har svært alvorlige skader, idet det tas hensyn til at ulykker med flere skadelidte er uvanlige og at bare i et lite antall ulykker får flere skadelidte svært alvorlige skader i samme skadetilfelle. Et minstebeløp for dekning på 1 000 000 euro per skadelidt eller 5 000 000 per skadetilfelle, uansett antall skadelidte, er rimelig og tilstrekkelig. For å lette innføringen av disse minstebeløpene bør det fastsettes en overgangsperiode på fem år fra datoen for gjennomføring av dette direktiv. Medlemsstatene bør øke beløpene til minst halvparten av disse nivåene innen 30 måneder fra datoen for gjennomføring.
11. For å sikre at verdien av minstebeløpet for dekning ikke svekkes over tid, bør det innføres en klausul om regelmessig ajourføring med utgangspunkt i den europeiske konsumprisindeksen (EKPI) offentliggjort av Eurostat i henhold til rådsforordning (EF) nr. 2494/95 av

23. oktober 1995 om harmoniserte konsumprisindeksar⁸. Det må fastsettes saksbehandlingsregler for en slik ajourføring.
12. Direktiv 84/5/EØF gir medlemsstatene rett til å forebygge bedrageri ved å begrense eller hindre betaling fra erstatningsorganet for tingskader forårsaket av et ukjent kjøretøy, og kan i noen tilfeller hindre at det betales rimelig erstatning til skadelidte. Muligheten til å begrense eller hindre betaling av erstatning fordi kjøretøyet ikke er kjent, bør ikke kunne anvendes dersom organet har betalt erstatning for betydelige personskader til en skadelidt fra samme ulykke som tingsskaden oppstod ved. Medlemsstatene kan i forbindelse med tingskader fastsette en egenandel for den skadelidte opp til grensen fastsatt i nevnte direktiv. Vilkårene for at personskader skal anses som betydelige, bør fastsettes i henhold til nasjonale lover eller andre forskrifter i den medlemsstat der ulykken inntreffer. Ved fastsettelsen av disse vilkårene kan medlemsstatene blant annet ta hensyn til om skaden har krevd behandling på sykehus.
13. For øyeblikket gir direktiv 84/5/EØF medlemsstatene mulighet til å fastsette en viss egenandel for skadelidte ved tingsskade forårsaket av uforsikrede kjøretøyer. Denne valgmuligheten svekker beskyttelsen av skadelidte og skaper forskjellsbehandling i forhold til skadelidte ved andre ulykker. Den bør derfor ikke lenger gis.
14. Annet rådsdirektiv 88/357/EØF av 22. juni 1988 om samordning av lover og forskrifter om direkte forsikring med unntak av livsforsikring og om fastsettelse av bestemmelser for å lette den faktiske utøvelse av adgang til å yte tjenester⁹ bør endres slik at det blir mulig for filialer av forsikringsforetak å bli representanter i forbindelse med motorvognforsikringsvirksomhet, slik tilfellet er med andre forsikringstjenester enn motorvognforsikring.
15. Det at alle passasjerer i et kjøretøy omfattes av forsikringen er et viktig framskritt i gjeldende lovgivning. Dette formålet ville settes i fare dersom passasjerer ble utelukket fra forsikringsdekning i henhold til nasjonal lovgivning eller vilkår i en forsikringsavtale fordi de hadde eller burde hatt kjennskap til at føreren av kjøretøyet var påvirket av alkohol eller annet rusmiddel da ulykken inntraff. En passasjer har vanligvis ikke forutsetninger for å vurdere graden av beruselse hos føreren. Målet om å avskrekke personer fra å kjøre under påvirkning av rusmidler oppnås ikke ved å redusere forsikringsdekningen for passasjerer som er skadelidte ved motorvognulykker. Dekning av slike passasjerer gjennom den lovpliktige motorvognforsikringen for kjøretøyet berører imidlertid verken passasjerenes ansvar i henhold til gjeldende nasjonal lovgivning, eller størrelsen på en eventuell skadeserstatning ved en bestemt ulykke.
16. Personskader og tingsskader som rammer fotgjengere, syklistene og andre ikke-motoriserte trafikanter, som vanligvis er den svakeste part i en ulykke, bør dekkes av den lovpliktige motorvognforsikringen for kjøretøyet som er innblandet i ulykken dersom de har rett til erstatning i henhold til nasjonal lovgivning. Denne bestemmelsen berører verken erstatningsansvaret eller størrelsen på en eventuell skadeserstatning ved en bestemt ulykke i henhold til nasjonal lovgivning.
17. Visse forsikringsselskaper innfører i sine forsikringsavtaler klausuler om at avtalen bortfaller dersom kjøretøyet befinner seg utenfor medlemsstaten der det er registrert, i lengre tid enn en nærmere angitt periode. En slik praksis er i strid med prinsippet i direktiv 90/232/EØF, som fastsetter at den lovpliktige motorvognforsikringen skal omfatte hele Fellesskapets territorium på grunnlag av én enkelt premie. Det bør derfor angis at forsikringsdekningen skal fortsette å gjelde i hele avtaleperioden, uansett om kjøretøyet befinner seg i en annen medlemsstat i en bestemt periode, uten at dette berører kravene om registrering i medlemsstatenes nasjonale lovgivning.
18. Det bør iverksettes tiltak for å gjøre det lettere å få forsikringsdekning for kjøretøyer som importeres fra én medlemsstat til en annen, selv om kjøretøyet ikke er registrert i bestemmelsesmedlemsstaten. Det bør gis mulighet for et midlertidig unntak fra hovedregelen som fastsetter hvilken medlemsstat risikoen foreligger i. I en periode på 30 dager fra den dato kjøretøyet leveres til, stilles til rådighet for eller sendes til kjøperen, bør bestemmelsesmedlemsstaten anses som den medlemsstat der risikoen foreligger.
19. En person som ønsker å inngå en ny avtale om motorvognforsikring med et annet forsikringsforetak, bør kunne dokumentere ulykker og erstatningskrav som oppsto under den foregå-

⁸ EFT L 257 av 27.10.1995, s. 1. Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

⁹ EFT L 172 av 4.7.1988, s. 1. Direktivet sist endret ved direktiv 2000/26/EF.

- ende avtalen. Forsikringstakeren bør ha rett til på et hvilket som helst tidspunkt å anmode om en erklæring om erstatningskrav i forbindelse med det eller de kjøretøyer som har vært omfattet av forsikringsavtalen i minst de fem siste årene av avtaleforholdet, eller om mangel på slike krav. Forsikringsforetaket eller ethvert organ som er utpekt av en medlemsstat til å yte lovpliktig forsikring eller utstede slike erklæringer, skal stille denne erklæringen til rådighet for forsikringstakeren innen 15 dager fra anmodningen.
20. For å sikre tilfredsstillende beskyttelse av skadelidte ved motorvognulykker, bør medlemsstatene ikke tillate forsikringsforetak å fastsette en egenandel for den skadelidte part.
21. Retten til å påberope seg forsikringsavtalen og rette krav direkte mot forsikringsforetaket er av stor betydning for beskyttelsen av skadelidte ved motorvognulykker. Direktiv 2000/26/EF gir skadelidte ved ulykker som inntreffer i andre medlemsstater enn den der den skadelidte er bosatt, og som er forårsaket av kjøretøyer som er forsikret og hjemmehørende i en medlemsstat, rett til å fremme direktekrav mot forsikringsforetaket som dekker den ansvarlige parts ansvarsforsikring. For å fremme et effektivt og raskt erstatningsoppgjør og i størst mulig grad unngå kostbare retterganger, bør denne retten også omfatte skadelidte ved enhver ulykke forårsaket av motorvogner.
22. For å øke beskyttelsen for alle skadelidte ved motorvognulykker bør framgangsmåten med begrunnet tilbud, som er fastsatt i direktiv 2000/26/EF, omfatte alle typer motorvognulykker. Den samme framgangsmåten bør få tilsvarende anvendelse dersom ulykken behandles gjennom ordningen med nasjonale forsikringsbyråer som fastsatt i direktiv 72/166/EØF.
23. For å gjøre det lettere for den skadelidte å søke erstatning, bør informasjonssentre opprettet i samsvar med direktiv 2000/26/EF ikke bare gi opplysninger om ulykker som omfattes av dette direktiv, men også gi lignende opplysninger om alle andre trafikkulykker.
24. I henhold til artikkel 11 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 44/2001 av 22. desember 2000 om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker¹⁰, lest i sammenheng med artikkel 9 nr. 1 bokstav b) i samme forordning, kan den skadelidte framsette sitt krav overfor forsikringsgiveren i den medlemsstat der den skadelidte er bosatt.
25. Ettersom direktiv 2000/26/EF ble vedtatt før forordning (EF) nr. 44/2001, som erstattet Brussel-konvensjonen av 27. september 1968 om samme emne for en rekke medlemsstater, bør henvisningen til konvensjonen i nevnte direktiv tilpasses der det er relevant.
26. Rådskonferansen 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og europaparlaments- og rådskonferansen 2000/26/EF bør derfor endres —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Endring av direktiv 72/166/EØF

I direktiv 72/166/EØF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 1 nr. 4 gjøres følgende endringer:
 - a) første strekpunkt skal lyde:

«— territoriet til den stat kjøretøyet har kjennermerket til, uavhengig av om kjennemerket er varig eller midlertidig, eller»,
 - b) følgende strekpunkt skal tilføyes:

«— i tilfeller der kjøretøyet ikke har noe kjennemerke, eller har et kjennemerke som ikke, eller ikke lenger, svarer til kjøretøyet, og har vært innblandet i en ulykke, territoriet til den staten der ulykken inntraff, når det gjelder erstatningsoppgjør som nevnt i artikkel 2 nr. 2 første strekpunkt i dette direktiv eller artikkel 1 nr. 4 i annet rådskonferansen 84/5/EØF av 30. desember 1983 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn¹¹,
2. Artikkel 2 nr. 1 skal lyde:

«1. Medlemsstatene skal unnlate å kontrollere ansvarsforsikringen for motorvogner hjemmehørende på en annen medlemsstats europeiske territorium og for kjøretøyer hjemmehørende på en tredjestats territorium ved innreise til sitt eget territorium fra en annen medlemsstats territorium. De kan imidlertid foreta kontroller som ikke er systematiske eller forskjellsbehandlende, og som foretas som ledd i kontroll som ikke utelukkende gjelder forsikringskontroll.»
3. I artikkel 4 gjøres følgende endringer:
 - a) I bokstav a) annet avsnitt gjøres følgende endringer:
 - i. Første punktum skal lyde:

«En medlemsstat som gjør unntaket, skal treffe egnede tiltak for å sikre at erstatning betales for tap eller skader på dens territorium og på andre medlems-

¹⁰ EFT L 12 av 16.1.2001, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 2245/2004 (EUT L 381 av 28.12.2004, s. 10).

¹¹ EFT L 8 av 11.1.1984, s. 17.»

staters territorium forårsaket av kjøretøyer som tilhører slike personer.»

ii. Siste punktum skal lyde:

«Den skal meddele Kommisjonen listen over personer som er unntatt fra kravet om lovpliktig forsikring samt de myndigheter eller organer som er ansvarlige for å betale erstatningen. Kommisjonen skal offentliggjøre listen.»

b) I bokstav b) skal annet ledd erstattes med følgende:

«I så fall skal medlemsstatene sikre at kjøretøyer som nevnt i første ledd, behandles på samme måte som kjøretøyer for hvilke det ikke er tegnet lovpliktig forsikring som fastsatt i artikkel 3 nr. 1. Erstatningsorganet i den medlemsstat der ulykken inntraff, skal siden kunne kreve erstatning fra garantifondet som omhandlet i artikkel 1 nr. 4 i direktiv 84/5/EØF, i den medlemsstat der kjøretøyet er hjemmehørende.

Etter en periode på fem år fra ikrafttredelsesdatoen for europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om endring av rådsdirektiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorvogn¹², skal medlemsstatene rapportere til Kommisjonen om gjennomføringen og den praktiske anvendelsen av dette ledd. Når Kommisjonen har gjennomgått disse rapportene, skal den ved behov framsette forslag om å erstatte eller oppheve dette unntak.

4. I artikkel 6 og artikkel 7 nr. 1 utgår ordene «eller på en medlemsstats ikke-europeiske territorium».

Artikkel 2

Endring av direktiv 84/5/EØF

I direktiv 84/5/EØF skal artikkel 1 lyde:

«Artikkel 1

1. Forsikringen nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF skal dekke både tingsskade og personskade.
2. Hver medlemsstat skal, uten at det påvirker dens rett til å fastsette høyere garantibeløp, kreve at den lovpliktige forsikringen gir erstatning som utgjør minst følgende beløp:
 - a) ved personskader, et minstebeløp på 1 000 000 euro per skadelidt eller 5 000 000 euro per skadetilfelle, uansett antall skadelidte,
 - b) ved tingsskade, 1 000 000 per skadetilfelle, uansett antall skadelidte.

¹² EUT L 149 av 11.6.2005, s. 14.»

Ved behov kan medlemsstatene innføre en overgangsperiode på inntil fem år fra ikrafttredelsesdatoen for europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om endring av rådsdirektiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorvogn¹³ for å tilpasse minstebeløpene for dekning til de beløp som er fastsatt i dette nummer.

Medlemsstater som innfører en slik overgangsperiode, skal underrette Kommisjonen om dette og angi overgangsperiodens varighet.

Senest 30 måneder fra ikrafttredelsesdatoen for direktiv 2005/14/EF skal medlemsstatene øke garantiene til minst halvparten av det nivået som er fastsatt i dette nummer.

3. Etter ikrafttredelsen av direktiv 2005/14/EF eller etter utgangen av en overgangsperiode som nevnt i nr. 2, skal beløpene angitt i nevnte nummer revideres hvert femte år i samsvar med den europeiske konsumprisindeksen (EKPI), som fastsatt i rådsforordning (EF) nr. 2494/95 av 23. oktober 1995 om harmoniserte konsumprisindeksar¹⁴.

Beløpene skal økes med den prosentvise endringen som angis i EKPI for den relevante perioden, det vil si de fem årene umiddelbart før justeringen, og avrundes oppover til nærmeste 10 000 euro.

Kommisjonen skal meddele de avrundede beløpene til Europaparlamentet og Rådet og sikre at de offentliggjøres i *Den europeiske unisons tidende*.

4. Hver medlemsstat skal opprette eller godkjenne et organ som har til oppgave å betale erstatning, minst opp til den grensen som den lovpliktige erstatningen skal erstatte, for tingskade eller personskade forårsaket av et ukjent kjøretøy eller et kjøretøy uten lovpliktig forsikring som fastsatt i nr. 1.

Første ledd skal ikke berøre medlemsstatenes rett til å bestemme om organets erstatning skal tillegges sekundær karakter eller ikke, eller retten til å fastsette bestemmelser om erstatningsoppgjør mellom dette organet og den eller de personer som forårsaket ulykken, og andre forsikringsforetak eller trygdeorganer

¹³ EUT L 149 av 11.6.2005, s. 14.

¹⁴ EFT L 257 av 27.10.1995, s. 1. Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003/EF (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

som skal yte skadelidte erstatning for samme skade. Medlemsstatene kan imidlertid ikke tilate at organet som forutsetning for betaling av erstatning krever at den skadelidte kan vise at den som er ansvarlig, ikke har evne eller vilje til å betale.

5. Den skadelidte kan under alle omstendigheter henvende seg direkte til organet, som på grunnlag av de opplysninger det innhenter fra skadelidte, skal ha plikt til å gi vedkommende et begrunnet svar på spørsmålet om betaling av erstatning.

Medlemsstatene kan imidlertid utelukke betaling av erstatning fra organet til personer som frivillig har steget inn i kjøretøyet som forårsaket tings- eller personskaden, dersom organet kan bevise at de kjente til at kjøretøyet ikke var forsikret.

6. Medlemsstatene kan begrense eller utelukke betaling av erstatning fra organet når det gjelder tingsskader forårsaket av et ukjent kjøretøy.

Dersom organet imidlertid har betalt erstatning for betydelige personskader til en skadelidt ved samme ulykke som et ukjent kjøretøy forårsaket tingsskade, kan medlemsstatene ikke utelukke betaling av erstatning for tingskade med den begrunnelse at kjøretøyet er ukjent. Medlemsstatene kan likevel fastsette en egenandel på høyst 500 euro for den skadelidte i forbindelse med en slik tingsskade.

Vilkårene for at personskader skal anses som betydelige, skal fastsettes i henhold til nasjonale lover eller andre forskrifter i den medlemsstat der ulykken inntreffer. Ved fastsettelsen av disse vilkårene kan medlemsstatene blant annet ta hensyn til om skaden har krevd behandling på sykehus.

7. Hver medlemsstat skal anvende sine lover og forskrifter på organets betaling av erstatning, med forbehold for enhver annen praksis som er gunstigere for den skadelidte.

Artikkel 3

Endring av direktiv 88/357/EØF

I direktiv 88/357/EØF utgår artikkel 12a nr. 4 fjerde ledd annet punktum.

Artikkel 4

Endring av direktiv 90/232/EØF

I direktiv 90/232/EØF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 1 innsettes følgende ledd mellom første og annet ledd:

«Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at enhver lovbestemmelse eller ethvert vilkår i en forsikringsavtale som utelukker en passasjer fra slik dekning med den begrunnelse at vedkommende kjente til eller burde kjent til at føreren av kjøretøyet var påvirket av alkohol eller et annet rusmiddel da ulykken inntraff, skal anses som ugyldig når det gjelder erstatningskrav fra en slik passasjer.»

2. Ny artikkel 1a skal lyde:

«Artikkel 1a

Forsikringen nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF skal dekke personskader og tingsskader som rammer fotgjengere, syklister og andre ikke-motoriserte trafikanter som etter en ulykke der en motorvogn er innblandet, har rett til erstatning i henhold til nasjonal lovgivning. Denne artikkel skal verken berøre erstatningsansvaret eller erstatningsbeløpet.»

3. I artikkel 2 erstattes første strekpunkt med følgende strekpunkt:

«— dekker hele Fellesskapets territorium på grunnlag av én enkelt premie og i hele avtaletiden, herunder i perioder når kjøretøyet befinner seg i andre medlemsstater i avtaletiden, og».

4. Følgende artikler innsettes:

«Artikkel 4a

1. Som unntak fra annet strekpunkt i artikkel 2 bokstav d) i direktiv 88/357/EØF¹⁵ gjelder det at når et kjøretøy sendes fra en medlemsstat til en annen, skal den medlemsstat der risikoen foreligger anses som bestemmelsesmedlemsstaten i 30 dager fra det tidspunkt kjøperen aksepterer leveringen, selv om kjøretøyet ikke er formelt registrert i bestemmelsesmedlemsstaten.

2. Dersom kjøretøyet er innblandet i en ulykke i løpet av perioden nevnt i nr. 1 i denne artikkel mens det er uforsikret, skal organet nevnt i artikkel 1 nr. 4 i direktiv 84/5/EØF i bestemmelsesmedlemsstaten ha ansvar for erstatningen nevnt i artikkel 1 i nevnte direktiv.

Artikkel 4b

Medlemsstatene skal sikre at forsikringstakeren har rett til når som helst å anmode om en erklæring om tredjemanns erstatningskrav i forbindelse med det eller de kjøretøyer som har vært dekket av forsikringsavtalen i det minste i

¹⁵ Annet rådsdirektiv 88/357/EØF av 22. juni 1988 om samordning av lover og forskrifter om direkte forsikring med unntak av livsforsikring og om fastsettelse av bestemmelser for å lette den faktiske utøvelse av adgang til å yte tjenester (EFT L 172 av 4.7.1988, s. 1). Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF (EFT L 181 av 20.7.2000, s. 65).

løpet av de siste fem årene av avtaleforholdet, eller om fravær av slike krav. Forsikringsforetaket eller ethvert organ som er utpekt av en medlemsstat til å yte lovpliktig forsikring eller utstede slike erklæringer, skal stille denne erklæringen til rådighet for forsikringstakeren innen 15 dager fra anmodningen.

Artikkel 4c

Forsikringsforetak skal ikke kunne fratrekke egenandeler for skadelidte ved en ulykke i forbindelse med forsikringen nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF.

Artikkel 4d

Medlemsstatene skal sikre at skadelidte ved ulykker forårsaket av et kjøretøy som er dekket av forsikring som nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF, har rett til å rette direktekrav mot forsikringsforetaket som dekker den ansvarlige parts ansvarsforsikring.

Artikkel 4e

Medlemsstatene skal fastsette framgangsmåten omhandlet i artikkel 4 nr. 6 i direktiv 2000/26/EF¹⁶ i forbindelse med erstatningsoppgjør som følge av en ulykke forårsaket av et kjøretøy som er dekket av forsikring som nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF.

Ved ulykker som behandles gjennom ordningen med nasjonale forsikringsbyråer som fastsatt i direktiv artikkel 2 nr. 2 i direktiv 72/166/EØF, skal medlemsstatene fastsette samme framgangsmåte som i artikkel 4 nr. 6 i direktiv 2000/26/EF. Ved anvendelse av denne framgangsmåten skal enhver henvisning til forsikringsforetak forstås som en henvisning til nasjonale forsikringsbyråer som definert i artikkel 1 nr. 3 i direktiv 72/166/EØF.

5. Artikkel 5 nr. 1 skal lyde:

«1. Uten at det berører deres forpliktelser i henhold til direktiv 2000/26/EF, skal medlemsstatene sikre at informasjonssentrene som er opprettet eller godkjent i samsvar med direktivets artikkel 5, gir de opplysninger som er angitt i nevnte artikkel til enhver part som er innblandet i en trafikkulykke forårsaket av et kjøretøy som er dekket av forsikring som nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF.»

Artikkel 5

Endring av direktiv 2000/26/EF

I direktiv 2000/26/EF gjøres følgende endringer:

1. Ny betraktning 16a skal lyde:

«16a) I henhold til artikkel 11 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 44/2001 av 22. desember 2000 om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker¹⁷, lest i sammenheng med artikkel 9 nr. 1 bokstav b) i samme forordning, kan den skadelidte framsette sitt krav overfor forsikringsgiveren i den medlemsstat der den skadelidte er bosatt.

2. Artikkel 4 nr. 8 skal lyde:

«8. Oppnevningen av en skaderepresentant skal ikke i seg selv innebære at det åpnes en filial som definert i artikkel 1 bokstav b) i direktiv 92/49/EØF, og skaderepresentanten skal ikke betraktes som et etablert forretningssted som definert i artikkel 2 bokstav c) i direktiv 88/357/EØF eller:

- for Danmarks vedkommende, et etablert forretningskontor som definert i Brusselkonvensjonen av 27. september 1968 om domsmyndighet og fullbyrding av dommer i sivile saker, herunder handelsaker¹⁸,
- for de øvrige medlemsstaters vedkommende, et etablert forretningssted som definert i forordning (EF) nr. 44/2001.

3. I artikkel 5 nr. 1 bokstav a) utgår punkt 2 ii).

4. Ny artikkel 6a skal lyde:

«Artikkel 6a

Sentralorgan

Medlemsstatene skal treffe alle egnede tiltak for å lette de skadelidtes, deres forsikringsforetaks eller deres juridiske representanters tilgang til de grunnleggende opplysninger som er nødvendige for å behandle erstatningskrav.

Disse grunnleggende opplysningene skal ved behov gjøres tilgjengelige i elektronisk form i et sentralt register i hver medlemsstat, og gjøres tilgjengelig for de berørte parter når de uttrykkelig anmoder om det.»

Artikkel 6

Gjennomføring

1. Medlemsstatene skal innen 11. juni 2007 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til

¹⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF av 16. mai 2000 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn (fjerde direktiv om motorvognforsikring) (EFT L 181 av 20.7.2000, s. 65).

¹⁷ EFT L 12 av 16.1.2001, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 2245/2004 (EUT L 381 av 28.12.2004, s. 10).»

¹⁸ EFT C 27 av 26.1.1998, s. 1 (konsolidert utgave).»

dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres.

Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene kan, i samsvar med traktaten, opprettholde eller vedta bestemmelser som er gunstigere for skadelidte enn de bestemmelsene som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv.
3. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 7

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 8

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 11. mai 2005.

For Europaparlamentet
J. P. BORRELL FONTELLES
President

For Rådet
N. SCHMIT
Formann



