



DET KONGELIGE  
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

# Ot.prp. nr. 28

(2008–2009)

## Om lov om endringer i bilansvarslova (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar)

*Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 19. desember 2008,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### **1 Proposisjonens hovedinnhold**

I proposisjonen foreslår Justis- og politidepartementet enkelte endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova). Forslaget til endringer går ut på å innlemme skadevolderens personlige oppreisningsansvar i den obligatoriske forsikringsdekningen etter bilansvarslova. Det vises til at EFTA-domstolen i en rådgivende uttalelse 20. juni 2008 (Nguyen v. Norge) la til grunn at det er i strid med EUs motorvognforsikringsdirektiver å unnta oppreisning fra forsikringsdekningen.

### **2 Bakgrunnen for lovforslaget**

Ved brev 25. august 2006 sendte Justis- og politidepartementet et forslag til endringer i bilansvarslova på høring. Høringsfristen var 30. oktober 2006.

I høringsnotatet ble det lagt til grunn at det femte motorvognforsikringsdirektivet (direktiv 2005/14/EF), innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 86/2006, gjorde det nødvendig med enkelte endringer i bilansvarslova. Det ble videre reist spørsmål om det personlige oppreisningsansvaret til motorvognens eier, bruker eller andre som var med i den (sammenfatningsvis

omtalt som førerens oppreisningsansvar i høringsnotatet) burde være omfattet av forsikringsdekningen.

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

Følgende instanser har hatt realitetsmerknader til forlaget:

Barneombudet  
 Den Norske Advokatforening  
 Finansnæringsens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen (felles høringsuttalelse)  
 Forsikringsklagekontoret  
 Landsforeningen for Trafikkskadde  
 Norges Automobil-Forbund  
 Norges Bilbransjeforbund  
 Regjeringsadvokaten  
 Statens vegvesen (Vegdirektoratet)

Forslag til lovendringer som følge av det femte motorvognforsikringsdirektivet ble fremmet for Stortinget ved Ot.prp. nr. 30 (2006-2007) Om lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.). Ved lov 8. juni 2007 nr. 19 om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.) ble de nødvendige endringer i bilan-

svarslova gjennomført. Spørsmålet om oppreisningsansvar ble imidlertid ikke behandlet i Ot.prp. nr. 30 (2006-2007). Om dette heter det på side 25 i proposisjonen:

«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-2000-1811 (« Finanger 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.»

Spørsmålet om det ville være i strid med direktivene å unnta skadevolderens oppreisningsansvar fra forsikringsdekningen er i ettertid blitt forelagt EFTA-domstolen. Ved rådgivende uttalelse 20. juni 2008 (Nguyen v. Norge) kom EFTA-domstolen til at det ikke er forenlig med motorvognforsikringsdirektivene å unnta oppreisning fra den obligatoriske forsikringsdekningen. Justisdepartementet anser det etter dette nødvendig å foreta endringer i bilansvarslova for å bringe norsk rett i samsvar med EØS-retten.

### 3 Spørsmålet om obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar

#### 3.1 Gjeldende rett

Bilansvarslova § 6 har regler om utmåling av erstatningen som skal svares av det forsikringselskapet 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 oppreisningserstatning i skadeserstatningsloven § 3-5, ikke gjelder for forsikringselskapets ansvar. Oppreisningserstatning er med andre ord et personlig ansvar for skadevolderen og kan kun gjøres gjeldende overfor denne.

### 3.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet 25. august 2006 punkt 4 ble det vist til at det ved Høyesteretts dommer inntatt i Rt. 2000 side 1811 (Finanger I) og Rt. 2005 side 1365 (Finanger II) ble avgjort at den tidligere bestemmelsen i bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b var i strid med motorvognforsikringsdirektivene. Bestemmelsen innebar at en skadelidt passasjer som visste eller måtte vite at sjåføren var påvirket av alkohol eller andre rusmidler, som hovedregel ikke fikk erstatning fra forsikringsselskapet.

I høringsnotatet ble det pekt på at Høyesterett i disse dommene tolket direktivene slik at det personlige ansvaret en bilfører har etter vanlige erstatningsregler overfor passasjerer, skulle være dekket av en forsikring. På denne bakgrunn ble det i høringsnotatet reist spørsmål om unntaket for oppreisningserstatning i bilansvarslova var forenlig med direktivene, jf. høringsnotatet punkt 4 side 12 hvor det heter:

«I etterkant av Finanger II-saken har departementet mottatt en henvendelse fra Ness & Co advokatfirma DA, hvor det reises spørsmål om også andre bestemmelser i bilansvarsloven ut fra disse konklusjonene kan være problematiske i forhold til direktivene. Det er her konkret reist spørsmål ved om bilansvarsloven § 6 andre ledd er i samsvar med direktivene. Etter denne bestemmelsen unntas oppreisningskrav for ikke-økonomisk skade fra forsikringsdekningen, se skadeserstatningsloven § 3-5. Ness & Co anfører at selv om et oppreisningskrav ikke er en kompensasjon for et lidt tap, er det et krav som oppstår etter en personskade, og som derfor etter en naturlig forståelse av direktivenes ordlyd skal være dekket.

EF-domstolen har lagt til grunn at direktivene stiller krav om dekning for ethvert erstatningsansvar for skade som voldes ved bruk av motorvogner, uavhengig av om dette ansvaret baseres på uaktsomhetsansvar eller objektivt ansvar, se sak C-166/02, jf. også Finanger II-dommen premiss 94.»

I høringsnotatet fremhevet departementet at det i noen grad var et teoretisk og terminologisk spørsmål om man ville se oppreisningskrav som et erstatningskrav som oppstår som følge av den erstatningsbetingende handlingen. Videre ble det pekt på at oppreisning også har et visst pønalt formål som bygger på andre betraktninger enn de vanlige reglene om erstatning for økonomisk tap. Departementet gikk deretter over til å redegjøre for bakgrunnen for at oppreisningserstatningen er unntatt fra bilansvarslova. I høringsnotatet punkt 4 side 12-13 heter det om dette:

«Oppreisning er bare aktuelt ved de forsettlige eller grovt uaktsomme skadeforvoldelser, og bare ved personskade eller ved overtredelse av nærmere bestemte straffebestemmelser, jf. skadeserstatningsloven § 3-5, jf. § 3-3. Dette var begrunnelsen for at oppreisning ble unntatt fra forsikringsplikten da loven ble gitt, se Ot.prp. nr. 24 (1959-60) side 45 med henvisning til Motorvognansvarkomiteen av 1951s innstilling fra 1957 side 61. Som det fremgår av innstillingen, ble det imidlertid tatt til orde for at spørsmålet om å la oppreisning omfattes av forsikringsplikten kunne stå i et annet lys dersom oppreisningsreglene ble bragt mer på linje med alminnelige erstatningsregler, det vil blant annet si gjennom en demping av reglenes pønale karakter.

Høringsuttalelsen fra den daværende Auto-Tarifforeningen gir uttrykk for de mothensyn som gjør seg gjeldende mot å la oppreisningskrav omfattes av forsikringsplikten, se Ot.prp. nr. 24 (1959-60) side 45:

««Det dominerende pønale preg oppreisning har hatt etter norsk rettssyn mener vi absolutt bør opprettholdes. Oppreisning bør i de tilfelle hvor dette tilkjennes utelukkende ramme den skadevoldende personlig. Hvis oppreisning skulle omfattes av trafikksforsikringen vil vi raskt få en utvikling hvor dette i stadig større grad ville bli krevet av og tilkjent skadelidte og ville da også få en markert betydning for den premie som må beregnes for trafikksforsikringen.»»

I høringsnotatet heter det at hensynet til den skadelidte kunne tale for å la oppreisning være omfattet, fordi man da ville unngå situasjoner hvor den skadelidte ikke fikk dekket sitt oppreisningskrav som følge av skadevolderens manglende betalingsevne. Departementet viste videre til at forsikringsselskapene ville ha grunnlag for å søke regress fra skadevolderen, jf. bilansvarslova § 12, og at det ikke vil oppstå noe tap for forsikringsselskapet dersom skadevolderen har midler til å dekke kravet. Det ble også pekt på at spørsmålet om oppreisningserstatningen bør dekkes av forsikringen, bør ses i sammenheng med nyere rettspraksis. Om denne rettspraksisen heter det i høringsnotatet punkt 4 side 13:

«Det kan ha betydning for om trafikksforsikringen etter bilansvarsloven bør dekke oppreisningsansvar at tendensen i nyere rettspraksis etter skadeserstatningsloven § 3-5 er at skyldmomentet – preventive og pønale betraktninger – er kommet mer i bakgrunnen ved vurderingen av om erstatning bør gis og ved utmålingen, selv om kravet til opptreden som er «forsettlig eller grovt aktløst» er et minstekrav

som må oppfylles, jf. Rt. 2005 side 104 og Rt. 1999 side 1363. Fokus er rettet mot at oppreisning først og fremst skal kompensere for den krenkelse som er påført, se særlig side 108-109 og 1378-1379 i de to rettsavgjørelsene, se senere også Rt. 2005 side 289 på side 295 og Rt. 2006 side 61 på side 63.»

I høringsnotatet er det videre tatt inn en omtale av nordisk rett, jf. punkt 4 side 13-14, hvor det heter:

«I svensk rett inneholder skadeståndslag (1972:207) 5 kap. 6 § en regel om «[s]kadestånd med anledning av kränkning». Trafikskadelag (1975:1410) 9 § sier at i «fråga om trafikskadeersättning tillämpas 5 kap. ... skadeståndslagen (1972:207)....». I dansk rett inneholder lov om erstatningsansvar (LBK nr. 885 af 20/09/2005) § 26 en bestemmelse om «godtgørelse for tort» for krenkelse av noens frihet, fred, ære eller person. Færdselsloven (LBK nr. 1079 af 14/11/2005) kapitel 16 Erstatning og forsikring sier i § 105 at krav «om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab ... ». I finsk rett har skadeståndslag (412/1974) i 5 kap. Skada som skall ersättas i 6 § en bestemmelse om «[r]ätt til ersättning för lidande som orsakats av en kränkning», bl.a. når den personlige integritet er blitt alvorlig krenket forsettlig eller ved grov uaktsomhet, mens 4a § gir erstatning til nærstående til en omkommet for «det lidande som dödsfallet orsakat», så sant personens død ble voldt forsettlig eller grovt uaktsomt og det å yte erstatning finnes rimelig ut fra en helhetsvurdering. Trafikförsäkringslag (279/1959) 2 kap. Ersättning för trafikskada 6 § sier at «[e]rsättning för en trafikskada bestäms med tillämpning av 5 kap. 2, 2a-2d, 3, 4, 4a, 4b, 5, 7 och 8 § samt 7 kap. 3 § i skadeståndslagen (412/1974)». Her er ikke henvist til skadeståndslag 5 kap. 6 §. [note fjernet].»

I høringsnotatet ble det lagt til grunn at det å la erstatning etter bilansvarslova omfatte også oppreisningserstatning etter skadeserstatningsloven § 3-5, synes å gi en rettsstilstand som harmonerer best med nabolandenes rettsituasjon, med delvis forbehold for finsk rett. Departementet mener nå at det kan være grunn til å ha et noe annet syn på rettsstilstanden i de øvrige nordiske land på dette punktet enn det som ble lagt til grunn i høringsnotatet. I lys av EFTA-domstolens rådgivende uttalelse (Nguyen v. Norge) er imidlertid rettsstilstanden i de øvrige nordiske landene av mindre interesse, og departementet finner ikke grunn til å gå nærmere inn på dette spørsmålet.

I høringsnotatet ble det foreslått å endre bilansvarslova § 5 (ny bokstav d) samt å oppheve § 6 annet ledd med sikte på å innlemme oppreisningserstatning i forsikringsdekningen. I punkt 4 side 14 heter det om dette:

«Det synes (...) ikke å være rimelig grunn til å la ansvarsgrunnlaget for oppreisningserstatning bli objektivt i enhver forstand, sammenlikn bilansvarslovens hovedregel i § 4. Etter forslaget om endring av bilansvarsloven vil oppreisningserstatning kunne kreves dekket under lovens obligatoriske forsikring så sant vilkårene – herunder skyldkravene – etter bestemmelsen om oppreisning i skadeserstatningsloven § 3-5 er innfridd overfor den primært ansvarlige personen. Dette gjennomføres ved å tilføye en ny bokstav d i § 5, og ved å oppheve § 6 andre ledd. § 5 bokstav d vil gjøre det klart at oppreisningserstatning ikke omfattes av lovens hovedregel om objektivt ansvar, jf. § 4, men dekkes så sant de vanlige vilkårene for oppreisningserstatning foreligger. For menerstatning etter skadeserstatningsloven § 3-2, jf. § 3-2a og § 3-3, fastsettes det ikke noen tilsvarende begrensning. På bakgrunn av disse endringene vil erstatningen bli fastsatt etter vanlige utmålingsregler, jf. § 6 første ledd, både for oppreisningserstatning og for menerstatning. Bestemmelsen i § 6 andre ledd fremstår etter dette som overflødig, og den kan oppheves. Forslagets § 5 ny bokstav d er utformet med bakgrunn i forslaget fra mindretallet i Motorvognansvarskomiteen av 1951s innstilling av 1957 (formannen Stang) til § 2 bokstav e, se innstillingen side 61.»

### 3.3 Høringsinstansenes syn

Følgende høringsinstanser støtter forslaget i høringsnotatet: *Den Norske Advokatforening*, *Landsforeningen for trafikkskadde*, *Norges Automobil-Forbund* og *Regjeringsadvokatembetet*. Videre uttaler *Barneombudet* seg generelt positivt til de forslagene som styrker skadelidtes stilling.

*Den Norske Advokatforening* uttaler følgende om spørsmålet:

«Etter Advokatforeningens oppfatning, synes det tvilsomt om den nå gjeldende regel om at oppreisningskrav er unntatt fra den obligatoriske trafikforsikringen, er i overensstemmelse med motorvognforsikringsdirektivene som allerede skal være gjennomført i norsk rett.

Det er i EF-domstolens praksis og i Høyesteretts avgjørelse i *Finanger II* fastslått at forsikringen i forhold til passasjerer skal dekke ethvert erstatningsansvar. Det er vanskelig å se

at et oppreisningskrav mot føreren som oppstår som følge av uforsvarlig kjøring med motorvogn, skulle være unntatt ut fra ordlyden i direktivene. Det at vilkårene for oppreisning er annerledes og at oppreisningsbeløpet ikke dekker et økonomisk tap, kan vanskelig sees å gi grunnlag for unntak. Det vises til at erstatningsrettens utforming på dette punkt vil variere mellom de ulike landene. Vilkaene for erstatning er ikke direkte regulert i direktivene, men når erstatningsplikt foreligger kreves det at denne skal være dekket av en forsikring.

Etter Advokatforeningens syn gir derfor ikke ordlyden i direktivene eller premissene i de aktuelle dommene grunnlag for noen innskrenkende tolkning av anvendelsesområdet for direktivene for oppreisningskrav. I forhold til passasjerer må dette anses avklart i den foreliggende praksis. Under enhver omstendighet anser Advokatforeningen det som nødvendig at regelen endres for å unngå tvil om overholdelse av direktivene.

I og med vedtagelsen av det femte motorforsikringsdirektivet, artikkel 4, må den ansvarsdekningen det er fastsatt at passasjerer skal ha, utvides til å gjelde alle trafikkanter.

For øvrig bemerker Advokatforeningen at oppreisningen ved den foreslåtte lovendringen ikke vil miste sitt delvis pønale formål i forhold til skadevolderen. Forsikringsselskapet vil kunne kreve regress, jf bilansvarsloven § 11 og det pønale formålet vil ivaretas på denne måten. Endringen vil derfor bare innebære at forsikringsselskapet og ikke skadelidte, må bare risikoen for skadevolders manglende betalings-evne.»

*Landsforeningen for Trafikkskadde* er inne på mange av de samme synspunktene. Landsforeningen mener at det er klart at de någjeldende reglene er i strid med motorvognforsikringsdirektivene. Landsforeningen peker videre på at det etter foreningens syn er et problem at oppreisning ikke er omfattet, og uttaler følgende om dette:

«LTN kan (...) opplyse at vi anser manglende betalingsdyktighet hos føreren av bilen som et relativt stort problem, og våre medlemmer opplever det som en stor belastning å måtte forsøke å inndrive sine rettsmessige oppreisningskrav mot føreren personlig. Problemene forsterkes av at trafikkskadde er unntatt fra voldsoffererstatningslovens anvendelsesområde. Vi anser dekning av oppreisningskrav under den obligatoriske trafikksikringen som en hensiktsmessig avbøtning av denne, etter vårt syn, uheldige rettstilstanden. Vi synes også det er best i samsvar med prinsippet om at skadevolder skal bære kostnaden ved sin skadevoldende virksomhet at kostnaden ved å

dekke oppreisningskravene kanaliseres til forsikringsnæringen som tross alt er representanter for det samlede kollektiv av bilførere.»

*Finansnæringens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen* (felles høringsuttalelse) er mot forslaget i høringsnotatet, og uttaler følgende om dette:

«Forslaget har ikke relevans i forhold til 5. motorvognforsikringsdirektiv, men er basert på en fortolkning av de tidligere direktivene fra advokatfirmaet Ness & Co etter Finnangerdommene. Det er riktig at essensen i direktivene gir skadelidte dekning for ethvert erstatningsansvar som en bilfører kan bli ilagt, men det er ikke umiddelbart korrekt å innlemme også enhver dekning for ikke-økonomisk tap i dette begrepet. Begrepet «erstatning» kan ikke etter norsk rett uten videre gis en slik utvidet betydning.

Temaet var gjenstand for diskusjon på konferansen «European Traffic Law Days» i regi av «Institute for European Traffic Law» den 18. – 20. oktober 2006 i forbindelse med et foredrag om «Punitive Damages», holdt av Jean Péchinot fra «Fédération Française des Sociétés d'Assurance». Under den påfølgende debatt svarte Robert Mulac fra EU-kommisjonen på et direkte spørsmål om de såkalte de såkalte «non-compensatory damages» er omfattet av motorvognforsikringsdirektivene, spesielt med tanke på 2. motorvognforsikringsdirektiv. Iflg. Mulac har Kommisjonen ikke utstedt noen offisiell fortolkning per i dag og at begrepet var ukjent i lovverket på det tidspunktet direktivet ble utarbeidet.

Det kan for øvrig nevnes at det arbeides med et 6. motorvognforsikringsdirektiv der det allerede foreligger forslag til følgende tillegg i artikkel 1 til direktiv 84/5/EEC (EUs 2. motorvognforsikringsdirektiv): «The insurance referred to in Article 3 paragraph 1 of Directive 72/166/EEC must cover damage to property and bodily injury. It does not apply to non compensatory damages which are still covered by the responsible party».

Vi finner det lite hensiktsmessig at man i Norge skal utvide bilansvarslovens dekningsomfang når denne problemstillingen er til vurdering innenfor EU.

Dessuten vil vi fastholde de synspunkter som tidligere er fremkommet om oppreisningskravs pønale preg. Vi kan være enige i at en endring vil ha en positiv betydning for skadelidte, men eliminerer fullstendig det pønale element. Når skadevolder kun blir presentert for oppreisningsbeløpet som en del av forsikringsselskapets regress etter bilansvarsloven § 12, vil det nevnte element «forsvinne» i det sam-

lede krav. Der oppreisning av ulike grunner blir liggende igjen i selskapet, eksempelvis fordi skadevolder ikke har økonomiske midler, er det de øvrige forsikringstakerne som bærer kostnaden. Bør man legge opp til et slikt system, eller bør man tilstrebe andre systemer som ivaretar skadelidte og samtidig beholder den opprinnelige hensikten bak, nemlig å «straffe» skadevolder.

For å gjøre det hele noe mer konkret har vi forsøkt å fremstille de mulige økonomiske konsekvensene (jfr. høringsbrevets pkt 5) gjennom et regneeksempel:

Hvert år gjøres det opp minst 300.000 bilskader. Ca 20 % av disse er personskaderelatert, dvs. 60.000. Hvis vi antar at 5 % av disse igjen omhandler grov uaktsomhet hos fører/skadevolder dreier det seg om 3000 tilfeller hvor skadelidte har krav på oppreisning. Tar man utgangspunkt i et oppreisningsbeløp på 50.000 vil utgiftene til dette under forsikringen tilsvare 150 millioner kroner.

Høringen referer (nederst på side 14) til den svenske og danske ordningen og viser til at oppreisning er dekket av forsikringen og at det vil harmoniserer med disse å innføre oppreisning også i Norge.

FNH har vært i kontakt med det danske og det svenske forsikringsforbundet som bekrefter at oppreisning («krenkning») ikke dekkes som en del av forsikringen/personskaden og myndighetene her legger heller ikke opp til å åpne for slik ordning. Her er også holdningen at dette vil slå negativt ut både i forhold til den preventive delen overfor skadevolder og i forhold til at dette lett vil ende med at de øvrige forsikringsbetalerne bærer tapet og man mister fundamentet for denne reaksjonen. Vi ser derfor ingen grunn til at Norge skal være alene i EØS/Europa i å åpne for en slik praksis.

Dersom departementet likevel vil endre bilansvarsloven § 6, bør oppreisningskrav ikke overlates til domstolenes frie skjønn, men bli fastsatt som standardiserte satser. I motsatt fall vil vi se et stort antall rettsaker med tvist om erstatningens størrelse og det er sannsynlig at erstatningsnivået vil øke dramatisk siden skadelidte får sitt oppreisningskrav dekket av et forsikringsselskap. Dette vil få konsekvenser for premienivået.»

### 3.4 EFTA-domstolens rådgivende uttalelse (Nguyen v. Norge)

I september 2006 ble Staten v/Justis- og politidepartementet saksøkt for Oslo tingrett. Bakgrunnen for dette var at en skadelidt etter en trafikkuulykke som følge av den personlige skadevolderens

manglende økonomiske evne til å dekke kravet ikke fikk utbetalt tilkjent oppreisningserstatning. Etter gjeldende norsk rett er ikke oppreisningskrav omfattet av forsikringsselskapenes ansvar etter bilansvarslova.

Den skadelidte anførte som saksøker for Oslo tingrett at det er i strid med EUs motorvognforsikringsdirektiver å unnta oppreisning fra den obligatoriske forsikringsdekningen etter den norske bilansvarslova. Det ble videre anført at staten var erstatningsansvarlig for det tap den skadelidte ble påført som følge av den påstått uriktige gjennomføringen av direktivene. Erstatningskravet utgjorde et beløp tilsvarende den tilkjente oppreisningen saksøkeren ikke hadde fått dekket av skadevolderen.

Oslo tingrett besluttet å innhente en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen i anledning saken. I rådgivende uttalelse 20. juni 2008 fant EFTA-domstolen at de norske reglene som unntar oppreisningserstatning fra den obligatoriske bilansvarsforsikringsordningen, var uforenlige med EØS-retten, og at dette bruddet på EØS-retten var tilstrekkelig kvalifisert til å kunne utløse erstatningsansvar for den norske stat.

### 3.5 Departementets vurderinger

Som det ble redegjort for i høringsnotatet, jf. punkt 3.2, kan det anføres hensyn både for og mot en endring av bilansvarslova slik at oppreisningserstatning blir omfattet av forsikringsordningen. Etter EFTA-domstolens rådgivende uttalelse står imidlertid spørsmålet i en annen stilling. På bakgrunn av uttalelsen finner departementet det nødvendig – uavhengig av hvilke vurderinger man gjør av hensynene for og imot – å foreslå endringer i bilansvarslova slik at oppreisningserstatning omfattes av forsikringsordningen.

Et alternativ til en endring av bilansvarslova kunne være å fastsette at skadevolderen overhodet ikke skal kunne ha et personlig oppreisningsansvar for skader som etter sin art faller inn under denne loven. Departementet anser det imidlertid som lite aktuelt å svekke skadelidtes stilling på dette området sammenlignet med det som gjelder for personskader ellers.

Når det gjelder den nærmere utformingen av en oppreisningsregel i bilansvarslova, tar departementet utgangspunkt i at direktivene krever at ethvert erstatningsansvar som etter nasjonal rett måtte oppstå med hensyn til bruk av motorvogner, skal omfattes av den obligatoriske forsikringsordningen. Dette innebærer etter departementets syn

at det er oppreisningsansvaret, slik det er utformet i norsk rett, som skal dekkes av forsikringen. De alminnelige vilkårene for oppreisningsansvar kan dermed også legges til grunn overfor forsikrings-selskapene. Departementet foreslår etter dette at oppreisningserstatning skal kunne kreves dekket etter lovens obligatoriske forsikring i den utstrekning skadevolderen oppfyller vilkårene – herunder skyldkravene – for oppreisningsansvar etter bestemmelsen i skadeserstatningsloven § 3-5. Dette foreslås gjennomført ved å oppheve § 6 annet ledd samtidig som det tilføyes et nytt annet punktum i § 4 med følgende ordlyd:

«Oppreisnad for ikkje økonomisk skade fell likevel berre inn under trygdelaget sitt ansvar når skadevaldaren fyller vilkåra for ansvar etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning § 3-5.»

Lovforslaget avviker noe fra forslaget i høringsnotatet, men innebærer neppe særlige realitetsendringer. Se nærmere om dette under punkt 5.1.

Det kan spørres om forsikringsselskapenes ansvar for oppreisning bør begrenses til tilfeller hvor den skadelidte allerede er tilkjent oppreisning ved dom mot skadevolderen. Departementet finner ikke grunn til å oppstille en slik begrensning i forsikringsselskapenes ansvar. Dette ville bryte med systemet i bilansvarslova hvor utgangspunktet er at krav kan rettes direkte mot forsikringsselskapet. Departementet mener derfor at skadelidte på samme måte som ved andre erstatningsposter omfattet av den obligatoriske forsikringsordningen, bør gis adgang til å rette sitt oppreisningskrav direkte mot forsikringsselskapet. Dette bør imidlertid ikke utelukke at den skadelidte også kan velge å gå til domstolene med sitt krav mot skadevolderen slik at oppreisningskravet i første omgang behandles der.

For det tilfellet at oppreisning skulle bli innlemmet i den obligatoriske forsikringsdekningen, har *Finansnæringens Hovedorganisasjon* og *Trafikkforsikringsforeningen* i sin felles høringsuttalelse tatt til orde for at oppreisningskravene bør bli fastsatt som standardiserte satser. Departementet finner ikke grunn til å innføre et særlig standardisert system for utmåling av oppreisningserstatning på dette området. Trafikkskadetilfellene vil omfatte et vidt spekter av skadesituasjoner hvor forholdene i den enkelte sak vil kunne variere. Den fleksibiliteten som ligger i oppreisningsbestemmelsen i skadeserstatningsloven § 3-5 bygger på tanken om at erstatningsutmålingen skal tilpasses det som anses rimelig etter en samlet vurdering av forholdene i den enkelte sak. Det nevnes imidler-

tid at rettspraksis på enkelte områder har foretatt en viss normering av utmålingen, men også en slik normering kan fravikes på bakgrunn av de konkrete forholdene i saken. Ved vurderingen av oppreisningskravene vil forsikringsselskapene kunne se hen til retningslinjene trukket opp i rettspraksis for sammenlignbare tilfeller.

*Finansnæringens Hovedorganisasjon* og *Trafikkforsikringsforeningen* antar videre at erstatningsnivået vil øke dramatisk dersom utmålingen ikke standardiseres. Departementet legger til grunn at lovforslaget vil kunne medføre en økning av det totale antall oppreisningskrav som fremmes. Slik systemet er etter dagens rettstilstand, må det antas at skadelidte i noen tilfeller unnlater å gå til sak på grunn av skadevolderens manglende betalingsevne. Når kravet etter lovforslaget i stedet kan rettes mot et forsikringsselskap, vil skadelidte gjennomgående ha en betalingsdyktig debitor å forholde seg til. De samlede erstatningsutbetalinger vil således måtte påregnes å stige. Departementet kan imidlertid ikke se at lovforslaget skulle få noen innvirkning på oppreisningsnivået i den enkelte sak. Lovforslaget går ikke lenger enn å oppfylle Norges EØS-rettslige forpliktelse til å innlemme det oppreisningsansvaret skadevolderen har etter alminnelige regler i den obligatoriske forsikringsdekningen.

Departementet finner videre grunn til å fremme forsikringsselskapenes adgang til å rette regresskrav mot skadevolderen. Forsikringsselskapenes utbetalingsplikt er begrenset til tilfeller hvor vilkårene for oppreisningsansvar etter skadeserstatningsloven § 3-5 er oppfylt – herunder skyldkravet om forsett eller grov uaktsomhet. Dette innebærer at forsikringsselskapene gjennomgående vil ha et tilsvarende regresskrav mot skadevolderen, jf. bilansvarslova § 12. Endringen innebærer således først og fremst at forsikringsselskapet, og ikke den skadelidte, må bære risikoen for skadevolderens manglende betalingsevne. Denne risikoen vil imidlertid måtte påregnes å medføre en økning i forsikringspremiene ettersom det er grunn til å tro at selskapene i en del tilfeller ikke vil få inndrevet regresskravet.

*Finansnæringens Hovedorganisasjon* og *Trafikkforsikringsforeningen* har i sin felles høringsuttalelse pekt på at det arbeides med et sjettemotorvognforsikringsdirektiv, og at det der er foreslått en endring i artikkel 1 i det andre direktivet. Dette endringsforslaget skal ifølge høringsuttalelsen gå ut på at det skal tas inn en bestemmelse om at ikke-økonomisk tap faller utenfor artikkel 3 nr. 1 i det første direktivet.

Etter det departementet er kjent med, er forslaget til et sjettede direktiv ikke et initiativ som kommer fra Kommisjonen. Forslaget er derimot kommet fra Institute for European Traffic Law. Dette er et institutt som er uavhengig av Kommisjonen og de øvrige EU-organene. Forslaget har dermed ingen offisiell status. Etter å ha vært i kontakt med Kommisjonen har departementet videre fått opplyst at det for tiden ikke arbeides med noe slikt sjettede motorvognforsikringsdirektiv i EU.

#### 4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil medføre økte kostnader til erstatningsutbetaling for forsikringsselskapene og de som er fritatt fra forsikringsplikten etter loven, altså først og fremst staten, jf. bilansvarslova § 16. For forsikringsselskapene må lovforslaget videre påregnes å få konsekvenser for beregningen av forsikringspremiene som vil bli innkrevd fra dem som plikter å tegne forsikring etter loven. Dette må imidlertid ses i sammenheng med at skadevolderens regressansvar vil øke tilsvarende som forsikringsselskapenes utbetalingsplikt. Det er da først og fremst i de tilfellene hvor skadevolderen ikke har betalingsevne, at tapet blir endelig plassert hos forsikringsselskapet. At denne risikoen for skadevolderens manglende betalingsevne overføres fra skadelidte til forsikringsselskapene, innebærer en styrking av skadelidtes muligheter til å få dekning for sitt krav.

Det er vanskelig å trekke sikre slutninger om lovforslagets innvirkning på forsikringsselskapenes faktiske utbetalingskostnader. *Finansnæringens Hovedorganisasjon* og *Trafikkforsikringsforeningen* har i sin felles høringsuttalelse presentert et regneeksempel til illustrasjon uten å gå nærmere inn på kildene for de tallene det opereres med. Tallet på antatte personskadetilfeller i trafikken pr. år (60 000), og dermed også anslaget over mulige oppreisningsutbetalinger (150 000 000), synes å være høyt. Ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå ble 12 082 personer skadd i trafikken i 2007.<sup>1</sup> Til sammenligning ble 11 214 og 11 126 personer skadd i henholdsvis 2005 og 2006.<sup>2</sup> Det kan på denne bakgrunn anslås at det gjennomsnittlig fore-

kommer ca. 11 500 personskader i trafikken pr. år. Dersom det legges til grunn at oppreisningserstatning vil være aktuelt i ca. 10 prosent av personskadetilfellene (noe som er meget usikkert, Finansnæringens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen la til grunn 5 prosent) betyr det at rundt 1150 oppreisningskrav vil kunne fremmes under forsikringsdekningen pr. år. Basert på et gjennomsnittlig oppreisningsnivå på kr. 70 000 pr. skadetilfelle, gir dette en samlet årlig økning i forsikringsutbetalingene på kr 80 500 000.

Når det gjelder lovforslagets innvirkning på premienivået, må det ses hen til hvor mange forsikringstakere forsikringsselskapenes utbetalingskostnader skal fordeles på. Ifølge tall fra Finansnæringens Hovedorganisasjon var det tegnet 3 014 214 og 3 130 285 trafikkforsikringer i henholdsvis juni 2007 og juni 2008.<sup>3</sup> Dersom den anslåtte årlige økningen i forsikringsutbetalinger, ca. kr 80 500 000, fordeles på 3 100 000 forsikringstakere, tilsier det en årlig premieøkning på kr 26,- pr. forsikringsavtale. Til dette kommer at forsikringsselskapene i flere tilfeller vil ha mulighet til å inndrive utbetalingskostnaden gjennom regresskrav mot skadevolderen. Selv om det hefter usikkerhet ved enkelte elementer i beregningsgrunnlaget, og det må tas forbehold for at premieberegningen også vil kunne bestå av andre beregningskomponenter enn utbetalingsrisikoen, antar departementet at lovforslaget ikke vil medføre noen vesentlig økning av premienivået.

Lovforslaget antas ikke å få nevneverdige administrative konsekvenser for det offentlige. Det må derimot påregnes at vurderingen av oppreisningskravene vil fordre en noe mer omfattende saksbehandling i forsikringsselskapene.

#### 5 Merknader til de enkelte bestemmelsene

##### 5.1 Endringene i bilansvarslova

###### Til § 4 nytt annet punktum

Bestemmelsen innebærer at skadevolderens personlige oppreisningsansvar innlemmes i den obligatoriske forsikringsdekningen etter bilansvarslova.

Oppreisning vil ikke omfattes av lovens hovedregel om objektivt ansvar, sml. § 4 første punktum. Dette innebærer at oppreisningskravet bare vil

<sup>1</sup> Veitrafikkulykker med personskade, august 2008: Tabell 1 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker etter måned (artikkel frigitt av Statistisk sentralbyrå 10. oktober 2008)

<sup>2</sup> Veitrafikkulykker med personskade, august 2008: Tabell 1 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker etter måned (artikkel frigitt av Statistisk sentralbyrå 10. oktober 2008)

<sup>3</sup> Premiestatistikk skadeforsikring 2. kvartal 2008: Tabell 1.2 Antall forsikringer/forsikringssum (statistikkpublikasjon av Finansnæringens Hovedorganisasjon)



kunne kreves dekket av forsikringsselskapet i den utstrekning vilkårene for oppreisningsansvar etter skadeserstatningsloven § 3-5 er oppfylt. Det kan spørres hvordan det forholder seg med skyldkravet i situasjoner hvor skadevolderen er ukjent. Til dette bemerkes at ansvar etter omstendighetene også vil kunne være aktuelt i slike tilfeller dersom det uavhengig av kjennskap til den konkrete skadevolderen kan påvises at det foreligger forsett eller grov uaktsomhet. Forslaget innebærer videre at den skadelidte kan rette sitt krav på oppreisning direkte mot forsikringsselskapet uten forutgående dom på oppreisning mot skadevolderen. Det innebærer imidlertid ikke noen begrensning i skadevolderens personlige ansvar etter alminnelige erstatningsrettslige regler.

Sammenlignet med forslaget i høringsnotatet er det foretatt visse endringer, primært av lovteknisk karakter. I høringsnotatet ble bestemmelsen foreslått inntatt som ny bokstav d i bilansvarslova § 5. Departementet er etter nærmere vurderinger kommet til at det vil være mer hensiktsmessig å innta bestemmelsen som nytt annet punktum i § 4. For øvrig bygger lovforslaget på ordlyden i høringsnotatets forslag til ny § 5 d, men med ett unntak: Angivelsen av de aktuelle skadevoldere som «anten eigaren eller brukaren åt vogna eller nokon som er med i henne», er erstattet med begrepet «skadevaldaren». For å forhindre at tilfeller hvor andre som måtte ha et personlig oppreisningsansvar for skade omfattet av bilansvarslova, faller utenfor forsikringen, er departementet kommet til at det ikke bør foretas en positiv angivelse av hvilke skadevolderes oppreisningsansvar som omfattes av forsikringsdekningen. I stedet foreslås en generell henvisning til «skadevaldaren». Endringen har neppe stor praktisk betydning da ordlyden i høringsnotatets forslag må antas å fange opp de praktisk viktige gruppene av skadevoldere. Den personelle avgrensningen av hvilke skadevolderes oppreisningsansvar som er omfattet av forsikringsdekningen, blir etter dette noe videre enn kretsen skadevoldere som er omfattet av regressansvaret

etter bilansvarslova § 12. Sistnevnte bestemmelse hjemler regresskrav mot «den som eig eller bruker vogna eller var med i henne». I de tilfellene hvor skadevolderen er en annen enn «den som eig eller bruker vogna eller var med i henne» vil regresskrav måtte bygge på annet rettsgrunnlag. Departementet anser det ikke hensiktsmessig å utvide regresshjemmelen i bilansvarslova § 12 for disse formentlig mindre praktiske tilfellene det her eventuelt kan bli tale om.

#### *Til opphevingen av § 6 annet ledd*

Menerstatning etter skadeserstatningsloven vil fortsatt være omfattet av hovedregelen om objektivt ansvar, jf. bilansvarslova § 4. Når både oppreisningserstatning og menerstatning etter de foreslåtte endringer vil bli utmålt etter alminnelige utmålingsregler, jf. bilansvarslova § 6 første ledd, fremstår bilansvarslova § 6 annet ledd som overflødig. Det foreslås derfor at § 6 annet ledd i bilansvarslova oppheves. Departementet fremhever at endringene ikke innebærer noen realitetsendring for menerstatningens vedkommende.

## **5.2 Ikrafttredelses- og overgangsregler**

Departementet foreslår at endringene i bilansvarslova skal tre i kraft fra den tid Kongen bestemmer. I tillegg foreslås en overgangsregel som gir forsikringsselskapene adgang til å øke forsikringspremien som følge av at forsikringsdekningen utvides. Det forutsettes da at det ikke er tatt høyde for dette i den opprinnelige premieberegningen. Adgangen til å øke premien vil nok uansett også følge av alminnelige avtalerettslige prinsipper. Bestemmelsen som tar høyde for at forsikringsselskapene også i inneværende forsikringsperiode kan foreta en slik premieøkning, tar dermed primært sikte på å avklare eventuell tvil rundt dette. Bestemmelsen foreslås å gjelde i ett år fra endringslovens ikrafttredelse.

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 (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar).

---

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 (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar) i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til lov om endringer i bilansvarslova (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar)

## I

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) gjøres følgende endringer:

§ 4 nytt annet punktum skal lyde:

*Oppreisnad for ikkje økonomisk skade fell likevel berre inn under trygdelaget sitt ansvar når skadevolderen fyller vilkåra for ansvar etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning § 3-5.*

§ 6 annet ledd oppheves.

§ 6 tredje ledd bli nytt annet ledd.

## II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
2. Loven gjelder for skadetilfeller som inntreffer etter lovens ikrafttredelse.
3. I ett år fra denne lovs ikrafttredelse kan forsikringsselskapene kreve tilleggspremie som følge av denne endringsloven i den grad det ikke er tatt hensyn til dette ved den opprinnelige premieberegningen.



