



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 137 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i bilansvarslova (verkeområde,
ansvarsgrense mv.)

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5	4	Erstatning for skade på hund som går laus – bilansvarslova § 5 bokstav c og § 10 andre ledd fjerde punktum	19
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7		Gjeldande rett	19
3	Skade som er unnateken frå verkeområdet for bilansvarslova – bilansvarslova § 2	9	4.1	Høyringsnotatet	19
3.1	Innleiing	9	4.2	Høyringsinstansane sine syn	20
3.2	Motorvognforsikringsdirektivet og rettspraksis frå EU-domstolen	9	4.3	Departementet sine vurderingar ..	20
3.2.1	Direktivet	9	4.4		
3.2.2	Rettspraksis frå EU-domstolen	9	5	Ansvarsgrensa for tingskadar – bilansvarslova § 9	21
3.2.3	Oppfølginga etter avgjerdene i EU	10	5.1	Gjeldande rett	21
3.3	Skade som forsvarleg fråsegsett motorvogn gjer ein stad ålmenta ikkje kan ferdast – bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b	11	5.2	Ansvarsgrenser i andre nordiske land	21
3.3.1	Gjeldande rett	11	5.3	Høyringsnotatet	22
3.3.2	Høyringsnotatet	11	5.4	Høyringsinstansane sine syn	23
3.3.3	Høyringsinstansane sine syn	12	5.5	Departementet sine vurderingar ..	23
3.3.4	Departementet sine vurderingar ..	12	6	Forholdet mellom forsikringsplikta, ansvaret til Trafikkforsikringsforeningen og regressansvaret – bilansvarslova §§ 10, 13 og 15	25
3.4	Skade som er gjord av lovleg uregistrerte motorvogner – bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum	12	6.1	Gjeldande rett	25
3.4.1	Gjeldande rett	12	6.2	Høyringsnotatet	25
3.4.2	Høyringsnotatet	13	6.3	Høyringsinstansane sine syn	26
3.4.3	Høyringsinstansane sine syn	13	6.4	Departementet sine vurderingar ..	26
3.4.4	Departementet sine vurderingar ..	14	7	Økonomiske og administrative konsekvensar	28
3.5	Skade oppstått under motorvognrenn – bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c	15	8	Merknader til dei enkelte føresegnene	29
3.5.1	Gjeldande rett	15		Forslag til lov om endringar i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.)	32
3.5.2	Høyringsnotatet	15			
3.5.3	Høyringsinstansane sine syn	16			
3.5.4	Departementet sine vurderingar ..	16			



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 137 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrænse mv.)

*Tilråding frå Justis- og beredskapsdepartementet 30. august 2019,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Justis- og beredskapsdepartementet fremmar i denne proposisjonen forslag til enkelte endringar i bilansvarslova.

Bilansvarslova gjennomfører Noreg sine forpliktingar etter motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett. Dei seinare åra har det komme rettspraksis frå EU-domstolen som har avklart og presisert verkeområdet for direktivet. På grunn av dette foreslår departementet endringar i bilansvarslova § 2. Departementet foreslår å oppheve regelen for lovleg uregistrerte motorvogner i § 2 andre ledd første punktum. Denne endringa inneber at verkeområdet for bilansvarslova blir utvida, og vil styrke det erstatningsrettslege vernet for skadelidaren. Departementet foreslår òg å endre § 2 første ledd bokstav c om motorsport. Formålet med denne endringa er i hovudsak å føre vidare dagens rettstilstand for motorsport dersom bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum blir oppheva. Det er starta ein prosess med å endre motorvognforsikringsdirektivet i EU. Denne prosessen kan leie til at det blir aktuelt å endre reglane om motorsport

på eit seinare tidspunkt. Det er gjort greie for dei nemnde forslaga i punkt 3.

Departementet foreslår å oppheve dei særlege reglane i bilansvarslova § 5 første ledd bokstav c og § 10 andre ledd fjerde punktum om ansvar for skade på hund som går laus. Dette vil likestille skade på hund med skade på andre dyr i bilansvarslova, og det vil gi hundeeigarar det same erstatningsrettslege vernet etter lova som andre dyreeigarar har, sjå punkt 4.

Departementet foreslår vidare å heve ansvarsgrænsa for tingskadar i bilansvarslova § 9. Det er i dag eit tak på 10 000 000 kroner i erstatning for tingskadar som oppstår i same hending. På bakgrunn av endringar i skadebiletet dei seinare åra og rettstilstanden i dei andre nordiske landa foreslår departementet å heve grensa til 100 000 000 kroner. Dette er nærmare omtalt i punkt 5.

I punkt 6 foreslår departementet enkelte endringar i §§ 10, 13 og 15. Formålet med desse forslaga er å klargjere og forenkla reglane om forsikringsplikt, Trafikkforsikringsforeningen sitt

ansvar for uforsikra motorvogner og regress-ansvaret.

Departementet foreslår òg nokon mindre endringar, blant anna av språkleg art, som ikkje har noko å seie for innhaldet.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Justis- og beredskapsdepartementet sende eit notat med forslag til diverse endringar i bilansvarslova på høyring 22. november 2017 med høyringsfrist 22. januar 2018. Notatet vart sendt på høyring til desse instansane:

Departementa

Landbruksdirektoratet
 Politidirektoratet
 Regelrådet
 Regjeringsadvokaten
 Riksadvokaten
 Sametinget
 Statens Vegvesen
 Stortingets ombodsmann for forvaltninga

Universitetet i Bergen, Det juridiske fakultetet
 Universitetet i Oslo, Det juridiske fakultetet
 Universitetet i Tromsø, Det juridiske fakultetet

Allskog SA
 Alpinanleggenes Landsforening
 AT Skog SA
 Autobransjens Leverandørforening
 Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 Bilimportørenes Landsforening
 Den Norske Advokatforening
 Den norske Dommerforening
 Finans Norge
 Finansklagenemnda
 Finnmarkseiendommen
 Forbrukarombodet
 Forbrukarrådet
 Frie Bilimportørers Forening
 Glommen Skog SA
 Hovudorganisasjonen Virke
 KS
 Kongelig Norsk Automobilklub
 Personskadeforbundet LTN
 Landsorganisasjonen i Noreg
 Lastebileiernes Forening
 Maskinentreprenørenes Forbund
 MC-rådet
 Mjøsen skog SA
 Motorførernes Avholdsforbund

NHO Logistikk og Transport
 NHO Transport
 Norges Automobil-Forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Bilutleieforbund
 Noregs Bondelag
 Noregs Handikapforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Parkeringsforening
 Norges Skogeierforbund
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Bonde- og Småbrukarlag
 Norsk Forbund for Utviklingshemmede
 Norsk Forsikringsjuridisk Forening
 Norsk Gartnerforbund
 Norsk Industri
 Norsk Motorcykel Union
 Norsk Trafikksikkerhetsforbund
 Norskog
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Opplysningsrådet for veitrafikken
 Sporveien AS
 Statskog SF
 Stiftinga SINTEF
 Syklistenes Landsforening
 Trafikk- og ulykkesskaddes Landsforbund
 Trafikkforsikringsforeningen
 Trafikkforum
 Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Transportøkonomisk institutt
 Trygg Trafikk
 Vestskog SA
 Viken Skog SA
 Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
 Yrkestrafikkforbundet

Desse instansane har meldt at dei ikkje vil gi høyringsfråsegn, eller at dei ikkje har merknader til forslaga:

Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Kunnskapsdepartementet

Landbruks- og matdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utanriksdepartementet

Landbruksdirektoratet
Politidirektoratet
Regelrådet

Den Norske Aktuarforening

Desse instansane har hatt realitetsmerknader til forslaga:

Den Norske Advokatforening

Finans Norge
NHO Logistikk og Transport
NHO Transport
Norsk Motorcykel Union
Personskadeforbundet LTN
Syklistenes Landsforening
Trafikkforsikringsforeningen

Finans Norge og Trafikkforsikringsforeningen har gitt ei felles høyringsfråsegn.

Nokon høyringsinstansar har gitt innspel om endringar som ikkje var omfatta av høyringsnotatet frå departementet. Desse innspela er ikkje nærmare omtalte i proposisjonen.

3 Skade som er unnateken frå verkeområdet for bilansvarslova – bilansvarslova § 2

3.1 Innleiing

Bilansvarslova omfattar all skade som motorvagner «gjer», jf. bilansvarslova § 4 første punktum. Frå dette utgangspunktet er det gjort unntak i § 2. Første ledd gjer unntak for enkelte skadetilfelle. Etter § 2 første ledd bokstav a gjeld ikkje lova dersom skaden «kjem av at motorvogna vert nytta til anna enn køyredning». Bokstav b gjer unntak for skade som har skjedd mens vogna «er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Bokstav c gjer på nærmare vilkår unntak for skade som har skjedd i motorvognrenn, mens bokstav d gjer unntak for atomskade. Andre ledd første punktum bestemmer at dersom ei uregistrert motorvogn gjer skade, og motorvogna ikkje er registreringspliktig etter reglane i vegtrafikkloven, så går skadetilfellet inn under lova berre «når skaden er gjord på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der». Dersom skaden fell utanfor bilansvarslova, vil han ikkje vere dekt av bilansvarsforsikringa, sjå bilansvarslova § 15. Trafikkforsikringsforeningen vil i så fall heller ikkje ha noko subsidiært ansvar etter § 10 første ledd.

Bilansvarslova gjennomfører i norsk rett direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkøyretøy og kontroll med at forsikringsplikta blir overhalden («motorvognforsikringsdirektivet»). Praksis frå EU-domstolen dei seinare åra om verkeområdet for direktivet gjer grunn til å vurdere om nokon av unntaka i bilansvarslova § 2 i dag går for langt. I punkt 3.2 blir det gjort greie for direktivet og praksisen til EU-domstolen, mens forholdet til unntaksføresegnene i bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b, første ledd bokstav c og andre ledd første punktum blir vurdert i punkt 3.3 til 3.5.

3.2 Motorvognforsikringsdirektivet og rettspraksis frå EU-domstolen

3.2.1 Direktivet

Direktiv 2009/103/EF er ei konsolidering av dei tidlegare motorvognforsikringsdirektiva. Eit grunnleggjande poeng ved direktivet er at det erstatningsansvaret som kan oppstå ved bruk av motorvogn, skal vere forsikra. I artikkel 3 første ledd i den engelske språkversjonen heiter det at statane skal sikre at «civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance». Ordlyden knyter forsikringsplikta opp mot det erstatningsansvaret som kan oppstå ved «bruk» («use») av køyretøy. Også andre språkversjonar gjer det. Samtidig knyter blant anna den franske og spanske språkversjonen av direktivet forsikringsplikta opp mot «trafikk» («circulation» og «circulación»), mens atter andre, som den danske og svenske, refererer meir abstrakt til at erstatningsansvaret for «køretøyer» og «fordon» skal vere forsikra. Dels på grunn av desse språklege forskjellane har det dei seinare åra komme avgjerder frå EU-domstolen som har avklart og presisert innhaldet i artikkel 3 første ledd.

3.2.2 Rettspraksis frå EU-domstolen

Den første avgjerda er C-162/13 *Vnuk*, avsagd 4. september 2014. Avgjerda gjaldt skade som oppstod ved at ein traktor med hengar rygga inn i ein låve frå ein privat gardsplass. Tilhengaren trefte ein stige slik at personen som stod på stigen, fall ned og vart skadd. Spørsmålet var om traktormanøveren måtte reknast som «use of vehicles», slik at tilfellet skulle vere forsikra etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Eit viktig punkt i dommen var om direktivet berre omfattar køyretøy i trafikk. Forskjellane mellom språkversjonane gjorde dette tvilsamt. På bakgrunn av formålet med direktivet om å liberalisere den frie rørsla av varer og personar og omsynet til skadelidaren slo

EU-domstolen fast at motorvognforsikringsdirektivet omfattar meir enn berre skadar som oppstår i vanleg trafikk. Formuleringa «use of vehicles» i artikkel 3 første ledd vart tolka til å omfatte «any use of a vehicle that is consistent with the normal function of that vehicle» (avsnitt 59).

Den andre avgjerda er C-514/16 *Andrade*, avsagd 28. november 2017. Faktum var der at ein stillestående traktor velta ned ei skråning og treffe ei kvinne slik at ho omkom. Mens traktoren stod stille, hadde motoren blitt brukt til å spreie ugrasmiddel. Samverkande årsaker som regn, motorvibrasjonane, vekta av traktoren og bruken av slangen til å spreie ugrasmiddelet utløyste eit jordras som tok med seg traktoren. Spørsmålet var om dette utgjorde «use of vehicles», slik at tilfellet var omfatta av forsikringsplikta etter artikkel 3 første ledd.

Domstolen bygde vidare på rettssetninga frå C-162/13 *Vnuk* om at «use of vehicles» i artikkel 3 første ledd omfattar «any use of a vehicle that is consistent with the normal function of that vehicle» (avsnitt 34). Domstolen presiserte deretter utsegna ved å uttale at «use of vehicles» omfattar «any use of a vehicle as a means of transport» (avsnitt 38). Grunnen til dette var dels at ingenting i direktivet avgrensa det saklege verkeområdet til «use of vehicles» (avsnitt 35 og 36). Vidare peika domstolen på at «motor vehicles», som er definerte i artikkel 1 nr. 1, er «irrespective of their characteristics, intended normally to serve as means of transport» (avsnitt 37). Det var ifølgje domstolen heller ikkje avgjerande om køyretøyet stod stille, eller om motoren var på (avsnitt 39). Sidan traktormotoren i dette tilfellet vart brukt til å drive ugraspumpa, kom domstolen likevel til at tilfellet ikkje var omfatta av forsikringsplikta. Avgjerda viser at det må trekkjast eit skilje mellom tilfelle der vogna blir brukt som motorvogn, og tilfelle der ho ikkje gjer det. Berre dei førstnemnde tilfella må etter direktivet vere dekte av ei forsikring.

Den tredje avgjerda er C-334/16 *Torreiro*, avsagd 20. desember 2017. Denne avgjerda gjaldt ein skade som skjedde under ei militærøving på eit militært område. Bilen hadde køyrt i eit terreng som han var ueigna for, og som var stengt for andre, då han velta slik at ein passasjer vart skadd. Etter spansk rett dekte ikkje forsikringa skadar oppstått ved at motorvogna vart brukt i eit område som var ueigna for ferdsel. Spørsmålet var om motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3 første ledd tillét eit unntak for dette. Det kom an på om bruken var «use of vehicles». Domstolen bygde vidare på rettssetningane frå C-162/13

Vnuk og C-514/16 *Andrade* (avsnitt 28 til 31) og kom på den bakgrunnen fram til at tilfellet var omfatta av «use of vehicles» (avsnitt 33). Det at motorvogna var brukt på eit stengt militær-område, endra ikkje konklusjonen (avsnitt 34). Unntaket i spansk rett var ikkje i samsvar med direktivet.

I C-648/17 *BTA Baltic Insurance Company*, avsagd 15. november 2018, var spørsmålet om ein skade som oppstod då ein passasjer opna bildøra og skrapa opp sida på nabobilen på ein parkeringsplass, utgjorde «use of vehicles». Domstolen stadfesta dette, sidan handlinga var «consistent with its function as a means of transport, inasmuch as, among other things, it allows persons to get in or out of the vehicle or to load and unload goods which are to be transported in the vehicle or which have been transported in it» (avsnitt 36). Det var ikkje avgjerande at bilen stod stille og var parkert på ein parkeringsplass utanfor ein supermarknad (avsnitt 37–40).

3.2.3 Oppfølginga etter avgjerdene i EU

I kjølvatnet av avgjerdene frå EU-domstolen starta ein lovgivingsprosess i EU. EU-kommisjonen la 8. juni 2016 fram ei førebels konsekvensutgreiing av C-162/13 *Vnuk*, som bygde på ei tilsynelatande vid forståing av dommen. På side 2 står det at ulykker som er eit resultat av «agricultural, construction, industrial, motor sports or fairground activities» etter *Vnuk*, kunne vere omfatta av motorvognforsikringsdirektivet. Det vart òg uttrykt at det kunne vere aktuelt å gjere endringar i direktivet på grunn av dommen. Eitt av fleire forslag som vart nemnde, var å avgrense verkeområdet for direktivet til skadar som oppstår i samband med trafikk.

Den nemnde konsekvensutgreiinga vart 24. juli 2017 erstatta av ei ny utgreiing (referanse-nummer Ares (2017) 3714481). EU-kommisjonen viste her til at det skulle setjast i gang ei større evaluering av motorvognforsikringsdirektivet, og at denne skulle omfatte langt meir enn berre verkeområdet for direktivet. I evalueringa skulle ein blant anna sjå på eit mogleg krav til dekning frå eit garantifond dersom eit forsikringsselskap går konkurs, og ein skulle sjå på utveksling av skadehistorikk mellom forsikringsselskap. Samtidig heldt kommisjonen fast på synspunktet om at motorvognforsikringsdirektivet omfatta «motor sports».

24. mai 2018 fremma EU-kommisjonen forslag til endringar i motorvognforsikringsdirektivet, sjå COM (2018) 336 final. Eitt av forslaga var å defi-

ner uttrykket «use of a vehicle». Definisjonen var meint å kodifisere korleis EU-domstolen har fastlagt verkeområdet for direktivet gjennom *Vnuk*, *Andrade* og *Torreiro*. Forslaget lyder slik:

«'[U]se of a vehicle' means any use of such vehicle, intended normally to serve as a means of transport, that is consistent with the normal function of that vehicle, irrespective of the vehicle's characteristics and irrespective of the terrain on which the motor vehicle is used and of whether it is stationary or in motion.»

Ved første gjennomlesing i EU-parlamentet vart det foreslått endringar, sjå T8-0110/2019. Parlamentet ønskte at direktivet skulle ha eit snevrare verkeområde. Det foreslo denne definisjonen:

«'[U]se of a vehicle' means any use of a vehicle in traffic that is consistent with the vehicle's function as a means of transport at the time of the accident, irrespective of the vehicle's characteristics and irrespective of the terrain on which the motor vehicle is used and of whether it is stationary or in motion.»

Som forslaga viser, var det noko usemje mellom EU-kommisjonen og EU-parlamentet. Ein kan merke seg at EU-parlamentet foreslo å avgrense verkeområdet til «in traffic». Det vart foreslått å halde motorsport utanfor verkeområdet for direktivet. På grunn av usemja vart forslaget sendt til forhandlingar mellom institusjonane i EU. Så vidt departementet forstår, rakk ein ikkje å gjennomføre forhandlingane og resten av lovgivingsprosessen før valet til EU-parlamentet våren 2019. Det er etter dette grunn til å vente at prosessen i EU vil dryge. Departementet ser derfor behov for å fremme forslag om endringar i bilansvarslova som følgje av dei omtalte dommane, sjølv om det ikkje er endeleg avklart kva rettstilstanden vil gå ut på i framtida. Departementet vil komme tilbake til saka dersom eventuelle endringar i direktivet krev endringar i norsk rett.

3.3 Skade som forsvarleg fråsegsett motorvogn gjer ein stad ålmenta ikkje kan ferdast – bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b

3.3.1 Gjeldande rett

Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b gjeld ansvaret for motorvogner som er forsvarleg sett bort. Det følgjer av føresegna at lova ikkje gjeld

dersom skaden skjer «medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Det sentrale er at skaden må skje «medan vogna er forsvarleg fråsegsett» på ein stad der ikkje «ålmenta kan ferdast». Formuleringa «medan vogna er forsvarleg fråsegsett» refererer til at motorvogna ikkje er i bruk og står stille, som til dømes når ho er parkert eller lagra. Men unntaket gjeld ikkje alle former for parkering. Stansen må vere av ein viss varig art, jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–60) side 40, der det står:

«Det er fortsatt ikke uten videre nok at kjøretøyet er stanset, f.eks. for kortvarig opphold under av- eller påstiging. Kjøretøyet må være 'bortsatt', dvs. være parkert etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring. Men dette kan være tilfellet, selv om passasjerer oppholder seg i kjøretøyet mens det er hensatt, t.d. under rasting, hvil eller liknende. At kjøretøyet må stå stille i skadeøyeblikket, er presisert ved den nye formulering.»

I det at motorvogna må vere «forsvarleg» sett bort, ligg det ei normativ vurdering. Dersom ho ikkje er det, vil bilansvarsforsikringa fungere som ei ansvarsforsikring for eit eventuelt skuldansvar, sjå Nils Nygaard: *Bilansvar* (1990) side 47.

I tillegg må ho vere plassert «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Det sentrale kriteriet i denne geografiske avgrensinga er «utanfor [...] stad der ålmenta kan ferdast», sidan «gate» og «veg» berre er døme på ein slik stad. Uttrykket «ålmenta» antydar ei avgrensing i personkrinsen som kan ha tilgang til området. Vilkkåret er presisert nærmare i Ot.prp. nr. 24 (1959–60) side 40:

«Med 'sted som er åpent for alminnelig ferdsel' menes ethvert område som er åpent for alminnelig trafikk, selv om stedet er i privat eie og/eller adgangen er betinget av betaling. Uttrykket omfatter såleis bl.a. parkeringplasser, åpne innkjørsler, offentlige eller private (åpne) bomveger eller bruer, bilferjer m.v.»

3.3.2 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet gjekk ein ut frå at føresegna ikkje må endrast i lys av C-162/13 *Vnuk*. Det heiter der at:

«Avgrensinga 'utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast' er isolert sett

vanskeleg å sameine med forståinga av motorvognforsikringsdirektivet i Vnuk-dommen. Departementet reknar likevel med at føresegna i § 2 første ledd bokstav b som såvoren ikkje er problematisk i relasjon til direktivet. Årsaka til dette er at unntaket i første ledd bokstav b føreset at motorvogna er 'forsvarleg fråsegsett'. I dette ligg at 'kjøretøyet må stå stille i skadeøyeblikket', jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 24. At motorvogna må stå stille i skadestunda, samtidig som fråsettjninga må vere forsvarleg, er ein sentral del av grunngevinga bak regelen, nemleg at den skaden motorvogna gjer i slike tilfelle, ikkje er eit typisk utslag av det skadepotensialet motorvogna representerer. Det er derfor haldepunkt for at ein eventuell skade i slike tilfelle ikkje skal reknast som 'use of a vehicle that is consistent with the normal functioning of that vehicle', jf. sitatet frå Vnuk-dommen nemnd over.»

3.3.3 Høyringsinstansane sine syn

Det var ingen høyringsinstansar som kommenterte dette.

3.3.4 Departementet sine vurderingar

Departementet held fast på standpunktet frå høyringsnotatet. Som påpeika der, er avgrensinga «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» åleine vanskeleg å sameine med praksisen til EU-domstolen. Men sidan det i tillegg er eit krav om at motorvogna må vere «forsvarleg fråsegsett», er føresegna truleg ikkje problematisk i lys av motorvognforsikringsdirektivet. Departementet viser til at skadar som oppstår når motorvogna er «forsvarleg fråsegsett», vanskeleg kan utgjere «use of vehicles» etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Motorvogna vil då vere teken ut av bruk som motorvogn. Som nemnt i punkt 3.2.2 kom EU-domstolen i saka C-648/17 *BTA Baltic Insurance Company* til at det å skade nabobilen ved å opne ei dør utgjer «use of vehicles». Ein slik skade vil òg vere noko motorvogna «gjer» etter bilansvarslova § 4 første punktum, og fell utanfor bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b. Ho vil nemleg neppe vere «fråsegsett» idet døra blir opna. Sjå her òg NUT 1957: 1 side 67. Departementet nemner elles at bilansvarslova må tolkast i lys av praksisen til EU-domstolen.

3.4 Skade som er gjort av lovleg uregistrerte motorvogner – bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum

3.4.1 Gjeldande rett

Bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum regulerer korleis lova skal gjelde for lovleg uregistrerte motorvogner. Det følgjer av føresegna at dersom ei uregistrert motorvogn gjer skade og «vogna ikkje skulle vore registrert eller ha kjennermerke etter vegtrafikklova», går tilfellet inn under lova «berre når skaden er gjort på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der». Når det gjeld vilkåret om «gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast», viser departementet til omtalen av det tilsvarande uttrykket i bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b i punkt 3.3.1. Departementet nemner elles at unntaka i første ledd òg gjeld for lovleg uregistrerte motorvogner.

Ei lovleg uregistrert motorvogn vil seie ei vogn som er «uregistrert», og som heller «ikkje skulle vore registrert eller ha kjennermerke etter vegtrafikklova». Dette omfattar for det første motorvogner med ein art eller funksjon som gjer at dei er eksplisitt unnatekne frå registreringsplikta, sjå her vegtrafikkloven § 16, forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2-2 og forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrt område og om annen bruk av go-kart §§ 3 og 5. For det andre omfattar det dei motorvognene som ikkje er registreringspliktige fordi dei ikkje er i bruk, sjå føresetnadsvis vegtrafikkloven § 17 første ledd første punktum og forskrift om bruk av kjøretøy § 2-6 første ledd.

Føresegna har naturleg nok mest å seie for dei motorvognene som er unnatekne frå registreringsplikta etter sin art, sidan ei motorvogn som er teken ut av bruk, sjeldan gjer skade.

Bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum har ein nær samanheng med bilansvarslova § 15 andre punktum og § 10 første ledd første punktum. Det følgjer blant anna av § 15 andre punktum at lovleg uregistrerte motorvogner skal forsikrast dersom det kan «koma opp skadebotkrav etter denna lova». Dette er ei tilvising til § 2 andre ledd første punktum, sidan den bestemmer kva for skadar som uregistrerte motorvogner gjer som går inn under bilansvarslova. Av same grunn blir denne regelen styrande for kva skadar som lovleg uregistrerte motorvogner gjer, som Trafikkforsikringsforeningen må erstatte etter § 10 første ledd første punktum.

3.4.2 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet foreslo departementet å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum. Dette vart grunnlagt slik:

«Det følgjer av bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum at dersom ei uregistrert motorvogn gjer skade og motorvogna ikkje er registreringspliktig etter reglane i vegtrafikklova, såkalla lovleg uregistrert motorvogn, går skadetilfellet inn under lova berre ‘når skaden er gjort på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der’. I praksis vil det normalt dreie seg om visse typar traktorar, gravemaskinar og liknande køyretøy med avgrensa motorkapasitet (køyrefart under 20 km/t), som er unntatt registreringsplikt etter forskrift om bruk av kjøretøy § 2-2. Dersom til dømes ein uregistrert traktor i fart valdar personskade på ein avstengd gardsplass eller annan stad der ålmenta ikkje kan ferdast, vil skadetilfellet ikkje vere omfatta av bilansvarslova, jf. § 2 andre ledd første punktum. Samtidig følgjer det av Vnukdommen at slike skadetilfelle er omfatta av motorvognforsikringsdirektivet. Den geografiske avgrensinga av forsikringsplikta etter bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum synest derfor å vere vanskeleg å sameine med den forståinga av motorvognforsikringsdirektivet som er lagd til grunn i Vnukdommen.

Framlegget om å oppheve § 2 andre ledd første punktum vil innebere at lovleg uregistrerte motorvogner kan kom inn under forsikringsplikta også når dei held seg utanfor gate, veg eller andre stader der ålmenta ferdast. Det vil likevel ikkje utan vidare vere forsikringsplikt i slike tilfelle. Forsikringsplikta etter bilansvarslova § 15 andre punktum gjeld berre dersom eigaren eller innehavaren lét vogna ‘verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denne lova’. Dette betyr for det første at det ikkje vil vere forsikringsplikt i situasjonar som dei som er nemnde i § 2 første ledd. Til dømes vil det ikkje vere forsikringsplikt dersom ein varebil blir avregistrert, sett på bukkar og gjort om til kebabkiosk. Her er varebilen ‘nytta til anna enn køyredning’, slik at bilansvarslova ikkje vil gjelde eventuelle skadar som måtte oppstå, jf. § 2 første ledd bokstav a. Det vil heller ikkje vere forsikringsplikt for ei lovleg uregistrert motorvogn som er forsvarleg bortsett på eit lager, jf. § 2 første ledd bokstav b, der vilkåret er at vogna

er ‘forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast’.

Vidare går det fram av Rt. 2007 side 1653 at det kan vere tilfelle også ut over dei som er nemnde i § 2 første ledd, der det ikkje er forsikringsplikt for uregistrerte motorvogner. Høgsterett la her til grunn at ein bilforhandlar ikkje hadde plikt til å forsikre ein avregistrert innbytebil, jamvel om denne bilen var plassert på ein stad som var open for ålmenta og dermed utanfor unntaket i § 2 første ledd bokstav b. Ifølgje Høgsterett er det ikkje alltid forsikringsplikt etter § 15 andre punktum i tilfelle der det er ein teoretisk risiko for at det kan oppstå ansvar etter bilansvarslova. Høgsterett meinte at § 15 andre punktum måtte forståast slik at ‘forsikringsplikten beror på en vurdering av risikoen for at motorvognene kan volde skade som omfattes av bilansvarsloven’, sjå Rt. 2007 side 1653 avsnitt 37. Framlegget i dette høyringsnotatet er ikkje meint å innebere endringar av denne retts-tilstanden.»

3.4.3 Høyringsinstansane sine syn

Personskadeforbundet LTN støttar forslaget om å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum. Det same gjer *Syklistenes Landsforening* og *Norsk Motorcykel Union*. Det er ingen høyringsinstansar som går imot forslaget. *Finans Norge* og *Trafikkforsikringsforeningen* (felles høyringsfråsegn) gir likevel uttrykk for at kombinasjonen av det å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum og det å innføre ei ordning med ei trafikkforsikringsavgift frå 1. januar 2018 kan skape problem. Ein kan nemlig unngå både trafikkforsikringsavgift og trafikkforsikring ved å avregistrere motorvogna og levere skilta. Dei to høyringsinstansane reknar med at fleire vil gjere dette.

Finans Norge og *Trafikkforsikringsforeningen* uttaler:

«Fra 1.1.2018 er det forsikringsselskapene som krever inn trafikkforsikringsavgift til staten (tidligere årsavgiften). Forsikringsplikten (trafikkforsikringen) er automatisk tilknyttet registrering av kjøretøyet og det betyr at dersom eier avskilter motorvognen, vil både trafikkforsikringsavgift og trafikkforsikring avbrytes inntil skiltene kommer på igjen. Vi tror derfor at flere eiere enn i dag vil avskilte kjøretøy som dermed vil stå uregistrert og uten forsikring på både offentlig og private områder.

Det kan bety at vi kan oppleve en økning av alle typer av uregistrerte motorvogner og ikke nødvendigvis begrenset til den typen som i Vnuk-dommen (traktor og kjøretøy som faller utenfor registreringsplikten). En problemstilling vi ønsker å påpeke er at eier (eller bruker) av slike 'frasegsatte' motorvogna vil ha liten kunnskap om at deres motorvogn da utløser forsikringsplikt og et mulig erstatningsansvar. Denne problemstillingen er ytterligere problematisk idet denne plikten, hvis vi har forstått det riktig, vil avhenge av hvordan man tolker lovens ordlyd om at motorvogna 'verta brukt, faren med eller fråsegsatt på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter lova'. Eller en teoretisk mulighet for skade under BAL (ref Rt. 2007, side 1653 avsnitt 37).

Finans Norge og TFF opplever det fort kan være vanskelig for eier eller bruker å kjenne til forsikringsplikten, og vi ber departementet vurdere nærmere hvordan man her kan ivareta forbruker dersom man endrer loven som foreslått.

Om en ulykke skulle skje, vil skadelidtes uansett være sikret gjennom TFF. Det burde imidlertid være et mål for lovgiver at det er tydelig for eier av motorvogner når de er pliktig til å kjøpe forsikring. Å lene seg på at man har et sikkerhetsnett gjennom TFF basert på de som kjøper forsikring bør kun være unntakstilfeller. Høringsnotatet nevner at TFF fortsatt har mulighet til å søke regress mot eier, og/eller bruker. Slike regresskrav blir sjeldent benyttet fordi det ikke er midler å hente fra eier, eller fordi eier eller bruker ikke oppfyller de subjektive kriteriene etter loven.»

3.4.4 Departementet sine vurderingar

Departementet foreslår i samsvar med forslaget i høringsnotatet å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum. Som høringsnotatet gir uttrykk for, er bakgrunnen for forslaget utviklinga i praksisen til EU-domstolen. Eit omsyn som talar for å oppheve føresegna, er dessutan at ei slik endring vil utvide det erstatningsrettslege vernet for skadelidaren. Vidare kan dagens geografiske avgrensing verke vilkårleg. Det kan vere tilfeldige omstende som avgjer om ein blir skadd der ålmenta kan ferdast, slik at tapet blir dekt. Dersom regelen i § 2 andre ledd første punktum blir oppheva, kjem fleire skadelidarar til å vere dekte av ei forsikring. Forsikringsplikta etter bilansvarslova § 15 andre punktum blir ved dette meir omfattande. Samtidig blir ansvaret Trafikk-

forsikringsforeningen har etter bilansvarslova § 10 tilsvarande utvida.

Forslaget inneber at skade som lovleg uregistrerte motorvogner gjer, går inn under bilansvarslova òg når skaden skjer utanfor ein stad der «ålmenta kan ferdast». Dette fører til at dei motorvognene som skal registrerast, og dei lovleg uregistrerte motorvognene blir behandla tilnærma likt etter bilansvarslova. Forsikringa for dei to gruppene motorvogner vil etter lovforslaget omfatte det same, men forsikringsplikta kan, som i dag, ta til å gjelde på ulike tidspunkt. Grunnen til det er at forsikringsplikta for motorvogner som skal registrerast, er knytt til registreringsplikta. Forsikringsplikta for lovleg uregistrerte motorvogner tek derimot først til å gjelde når det kan oppstå krav «etter denna lova», jf. § 15 andre punktum. Men dette kan etter forslaget vere på eit tidlegare tidspunkt enn i dag, sidan også skade utanfor «gate, veg eller andre stader der ålmenta kan ferdast», vil gå inn under lova.

Unntaka i § 2 første ledd vil framleis gjelde. Det betyr at det ikkje vil vere forsikringsplikt dersom motorvogna blir brukt til noko «anna enn køyredoning», jf. § 2 første ledd bokstav a. Departementet viser her til dømet frå høyringsnotatet som er gitt att i punkt 3.4.2, om ein avregistrert varebil som er sett på bukkar og gjord om til ein kebabkiosk. Det vil heller ikkje vere forsikringsplikt for ei lovleg uregistrert motorvogn som er forsvarleg sett bort etter unntaksregelen i § 2 første ledd bokstav b.

Det følger av dommen som er teken inn i Rt. 2007 side 1653, at det kan vere tilfelle utover dei som er nemnde i § 2 første ledd, der det ikkje ligg føre forsikringsplikt for uregistrerte motorvogner. Høgsterett la her til grunn at ein bilforhandlar ikkje hadde plikt til å forsikre ein avregistrert innbytebil, sjølv om han var plassert på ein stad som var open for ålmenta, og dermed var utanfor unntaket i § 2 første ledd bokstav b. Ifølgje Høgsterett er det ikkje nødvendigvis forsikringsplikt etter § 15 andre punktum sjølv om det er ein teoretisk risiko for at det kan oppstå ansvar etter bilansvarslova. Høgsterett meinte at § 15 andre punktum må forståast slik at «forsikringsplikten beror på en vurdering av risikoen for at motorvognene kan volde skade som omfattes av bilansvarsloven», sjå Rt. 2007 side 1653 avsnitt 37. Forslaget er ikkje meint å innebære noka endring av denne rettsstilstanden.

Forslaget vil ha mest å seie for motorvogner som i dag er unnatekne frå registreringsplikta etter sin art, som motorvognene nemnde i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy

§ 2-2, jf. vegtrafikkloven § 16 første ledd. Slike motorvogner er ikkje underlagde noka forsikringsplikt i dag – i motsetning til dei som er omfatta av forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrert område og om annen bruk av go-kart.

Finans Norge og Trafikkforsikringsforeningen (felles høyringsfråsegn) har i høyringsrunden uttrykt bekymring for at forbrukarar kan vere uvitande om den forsikringsplikta dei kan få dersom bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum blir oppheva. I fråsegna viser dei til «frasegsatte» motorvogner, og departementet går ut frå at dei siktar til motorvogner som i dag er unnatekne frå registreringsplikta fordi dei ikkje blir brukte. Til dette vil departementet seie at desse motorvognene i dag berre er lovleg uregistrerte og omfatta av bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum så lenge dei ikkje «brukes» etter vegtrafikkloven § 17 første ledd første punktum og forskrift om bruk av kjøretøy § 2-6 første ledd. Desse fråsegnene skil ikkje mellom stader ålmenta kan eller ikkje kan ferdast. Vidare skal uttrykket «brukes» i vegtrafikkloven § 17 første ledd første punktum forståast vidt, sjå Bjørn Engstrøm (red.) mfl.: *Vegtrafikkloven og trafikkreglene med kommentarer* (5. utgåve, 2012) side 217. Det er derfor vanskeleg å sjå korleis denne gruppa motorvogner ved ei oppheving av § 2 andre ledd første punktum vil få ei nemneverdig meir omfattande forsikringsplikt enn dei har i dag. Departementet viser til at dersom slike motorvogner gjer skade i dag, vil det i praksis truleg vere i samband med bruk, og då har dei uansett registreringsplikt etter vegtrafikkloven § 17 første ledd og forskrift om bruk av kjøretøy § 2-6 første ledd og dermed også forsikringsplikt etter bilansvarslova.

3.5 Skade oppstått under motorvognrenn – bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c

3.5.1 Gjeldande rett

Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c held skadar som oppstår under motorvognkonkurransar, utanfor verkeområdet for lova. Det følgjer av føresegna at lova ikkje gjeld dersom skaden er «gjord medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve».

Som ei grunngeving for unntaket viste motorvognansvarskomiteen til at det ikkje var «rimelig at trafikkforsikringen skal belastes den spesielle risiko som motorløp på avsperrert bane represen-

terer», jf. NUT 1957: 1 side 79. Dette har dels bakgrunn i dommen som er teken inn i RG. 1951 side 776 (Oslo), der situasjonen var at ein deltakar i eit billøp køyrde ut av bana og drap to tilskodrar. Sidan bilen ikkje var forsikra, måtte det dåverande «Felleskontoret til oppgjør av ansvarsskader for ukjente og uforsikrede motorvogner» betale erstatninga.

Uttrykket «motorvognrenn» avgjer kva for aktivitetar som er omfatta av unntaket. Det er eit vidt omgrep, som dekker forskjellige former for motorsport så langt det er i ein konkurransesituasjon. Øvingar fell utanfor ordlyden. Dette følgjer òg av forarbeida, jf. NUT 1957: 1 side 79, der det heiter at «[d]en foreslåtte bestemmelse gjelder alle slags motorveddeløp, pålitelighetsløp og andre tevlinger eller liknende med motorvogner», men at «[u]tafor faller derimot demonstrasjoner, prøver og eksperimenteringer som ikke kan karakteriseres som motorløp».

Formuleringa «avstengde stader» viser at konkurransen må skje på eit definert område, som på ein eller annan måte er fysisk avgrensa. I tillegg er det eit krav om at konkurransen har politiløyve. Dersom desse vilkåra er oppfylte, er skade som skjer mens motorvogna «er med» i konkurransen, ikkje dekt av bilansvarslova. Motorvogna er openbert «med» under sjølve løpet, men grensa for når ho blir rekna for å vere «med» må nok trekkjast litt vidare, sjå Nygaard: *Bilansvaret* (1990) side 53.

Sjølv om slikt aktivitet ikkje er omfatta av bilansvarslova, er det føresett at ein skal vere sikra under motorvognrenn. Det heiter i Ot.prp. nr. 24 (1959–60) på side 41 at «politiet bør sørge for sikkerhetstillegg som gir like god eller noenlunde like god dekning som trafikkforsikringen». Det er òg viktig å merke seg at anna regelverk kjem inn og krev at utøving av motorsport er dekt av ei forsikring. Sjå nærmare om dette nedanfor.

3.5.2 Høyringsnotatet

Det vart ikkje foreslått å gjere endringar i unntaksføresegna i bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c i høyringsnotatet. Det heiter der at:

«Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c gjer unntak frå forsikringsplikta for skade i 'motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med særleg politiløyve'. Dette unntaket lèt seg tilsynelatande ikkje sameine med fråsegna frå Kommisjonen i konsekvensutgreiinga om at 'motor sports' er omfatta av direktivet. Det kan likevel diskuteras kor stor vekt ein bør leggje på denne delen av Kommi-

sjonen si tolking. Vnuk-dommen gjaldt ein traktormanøver på ein gardsplass. Premisane i dommen gir ikkje haldepunkt for at direktivet skal omfatte motorvogner som deltek i billøp eller liknande på avstengde område. Ei slik tolking harmonerer heller ikkje godt med formålet i direktivet om å sikre trafikkskadde likt erstatningsvern på tvers av medlemslanda. Billøp er kjenneteikna av at trafikreglane ikkje gjeld, at deltakarane tek ein bevisst risiko, at risikoen er konsentrert til eit fysisk avgrensa område, og at køyretøya som deltek, ikkje representerer ein risiko for andre trafikantar. I tillegg kjem at obligatorisk ansvarsforsikring etter bilansvarslova for deltakarar i billøp vil kunne føre til ein auke i forsikringspremien for alle trafikantar. Samla sett synest det derfor å vere rom for å leggje til grunn ei noko anna tolking av motorvognforsikringsdirektivet enn Kommisjonen på dette punktet. Departementet viser til at Finland i sin nye trafikforsikringslag har valt å halde på ein unntaksregel for billøp, trass i Vnuk-dommen og Kommisjonen si tolking, jf. RP 123/2015 rd side 29. Finland har valt å halde på det nemnde unntaket fordi spørsmålet er rettsleg usikkert, fordi reelle omsyn talar imot at det skal vere forsikringsplikt for motorvogner som deltek i billøp, og dessutan fordi Kommisjonen har signalisert at det kan kome endringar i direktivet.»

3.5.3 Høyringsinstansane sine syn

Advokatforeningen meiner unntaksregelen i § 2 første ledd bokstav c må endrast. Dei skriv:

«Advokatforeningen antar at bilansvarsloven § 2 bokstav c må endres for å ikke komme på kollisjonskurs med Vnuk-dommen (sak C-162/13). Vi foreslår følgende ny ordlyd i bestemmelsen: 'deltakere i motorvognrenn som avholdes på avstengte steder i samsvar med polititiltak omfattes av loven bare i den utstrekning det foreligger erstatningsansvar etter alminnelig erstatningsrett.' Vi antar at denne lovendringen er tilstrekkelig til å unngå motstrid med direktivet og EU-domstolens praksis.»

Personskadeforbundet LTN gir òg uttrykk for at motorsport er omfatta av motorvognforsikringsdirektivet. Denne høyringsinstansen meiner dette harmonerer med formålet om å sikre trafikkskadde erstatning. Forbundet understrekar òg

behovet for å sikre tilskodarar mot skadar dei kan bli påførte.

3.5.4 Departementet sine vurderingar

I høyringsnotatet vart det lagt til grunn at bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c var i samsvar med motorvognforsikringsdirektivet. Grunninga bygde blant anna på forskjellane mellom motorsport og saksforholdet i C-162/13 *Vnuk*. Det vart òg vist til at EU-kommisjonen hadde signalisert endringar i direktivet. Dei seinare avgjerdene frå EU-domstolen som er omtalte i punkt 3.2.2, kan likevel gi grunnlag for ei anna vurdering.

EU-domstolen la til grunn i *Vnuk* at «use of vehicles» i artikkel 3 første ledd omfattar «any use of a vehicle that is consistent with the normal function of that vehicle» (avsnitt 59). Dette gir rettleiing for ei vurdering av om bruken som førte til skaden, er i samsvar med funksjonsmåten til motorvogna. Om han er det, skal eit mogleg erstatningsansvar vere dekt av ei forsikring.

Formuleringa har blitt presisert gjennom den seinare praksisen til domstolen. I C-514/16 *Andrade* la EU-domstolen til grunn at motorvogner etter direktivet er «irrespective of their characteristics, intended normally to serve as means of transport» (avsnitt 37). Dels derfor vart det uttalt at «the concept of 'use of vehicles' within the meaning of Article 3(1) of that directive covers any use of a vehicle as a means of transport» (avsnitt 38). Utsegna er vid og utan atterhald. Ho dekker alle situasjonar der ei motorvogn blir brukt som eit transportmiddel. I alle slike situasjonar skal eit mogleg erstatningsansvar vere dekt av ei forsikring, jf. artikkel 3 første ledd. Dette er følgt opp og lagt til grunn også i C-334/16 *Torreiro* avsnitt 29 og C-648/17 *BTA Baltic Insurance Company* avsnitt 34 og 35.

Motorvognrenn er mangfaldige og kan vere alt frå rally til dragracing. Som regel er målet å føre køyretøyet gjennom ei løype på kortast mogleg tid. Sjølv om det er ein forskjell mellom dette og alminneleg bruk av ei motorvogn, blir motorvognene også i slike tilfelle nytta som eit transportmiddel. Dette er eit argument som talar for at motorvognrenn er omfatta av artikkel 3 første ledd.

Samtidig er det nokon særtrekk ved motorvognrenn som kanskje kan tilseie eit anna resultat.

Bilansvarslova gjer unntak berre for motorvognrenn på «avstengte stader». Praksisen til EU-domstolen tilseier at dette ikkje er relevant etter motorvognforsikringsdirektivet. Det heiter i C-

514/16 *Andrade* at «the scope of the concept of ‘use of vehicles’ does not depend on the characteristics of the terrain on which the motor vehicle is used» (avsnitt 35). Utsegna er følgd opp i C-334/16 *Torreiro* avsnitt 30. I *Torreiro* var bilen i eit militært øvingsområde som var stengt for alle ikkje-militære køyretøy, då han velta (avsnitt 34). Likevel var dette «use of vehicles» etter artikkel 3 første ledd.

Sidan motorvognrenna blir haldne på avstengde stader, utgjør motorvognene normalt ikkje nokon risiko for tredjepersonar, men venteleg har heller ikkje dette noko å seie etter direktivet. EU-domstolen uttalte i C-514/16 *Andrade* at det er «nothing in the compulsory insurance directives that would limit the scope of the insurance obligation and of the protection which that obligation is intended to give to the victims of accidents caused by motor vehicles to the use of such vehicles on certain terrain or on certain roads» (avsnitt 36). Sjå òg C-334/16 *Torreiro* avsnitt 31.

Departementet nemner elles at eit spørsmål for EU-domstolen i C-334/16 *Torreiro* var om motorsport var omfatta av motorvognforsikringsdirektivet. EU-domstolen tok ikkje stilling til spørsmålet fordi det ikkje hadde nokon samanheng med faktum i saka (avsnitt 38).

Det synest etter dette å vere ein del haldepunkt for at unntaksregelen i bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c ikkje er i samsvar med motorvognforsikringsdirektivet slik direktivet har blitt tolka av EU-domstolen den seinare tida.

Departementet foreslår likevel ikkje å oppheve unntaksføresegna for motorvognrenn no. Ei viktig årsak til dette er uvisse om kva som vil skje med motorvognforsikringsdirektivet i EU. Som nemnt i punkt 3.2.3 er det i gang ein lovgivingsprosess med sikte på endringar i direktivet. Basert på forslaget frå EU-kommisjonen må unntaksregelen for motorvognrenn venteleg endrast. På den andre sida gjekk EU-parlamentet ved første gjennomlesing inn for å halde motorsport utanfor verkeområdet for direktivet. Sidan ei endring for motorsport kan vise seg å vere mellombels, meiner departementet det vil vere uheldig å forskotere utfallet av denne prosessen no. Departementet nemner i den samanhengen at det er signalisert at det neppe vil dreie seg om fleire år før endringane av direktivet blir vedtekne.

Departementet viser òg til at det har vore stor motstand frå motorsportmiljøet i Europa mot å inkludere motorsport i direktivet.

Departementet legg stor vekt på at det er andre føresegner i lovverket som uansett pålegg forsikringsplikt ved utøving av motorsport. Sjølv

om motorsport i dag fell utanfor verkeområdet for bilansvarslova, betyr det derfor ikkje at deltakarane ikkje må ha forsikring. Departementet viser til forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrt område og om annen bruk av go-kart § 4, der det går fram at «[f]or kjøretøy som benyttes til kjøring etter dette kapittel må det være tegnet forsikring som minst tilsvare dekning etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer». Etter det departementet er kjent med, har motorsportmiljøet organisert seg med eigne forsikringsordningar, som ser ut til å fungere godt.

Tryggleiken ved motorsport ser òg ut til å vere god, med få alvorlege skadar. Det er her verdt å nemne at både banene og motorvognene er utforma og utstyrte for å hindre eller minimere eventuelle skadar, sjå høyringsnotatet frå Statens vegvesen 7. februar 2019 om forslag til endring av regelverket for motorsport, side 10 og 32.

Dersom ein opphevar denne føresegna, blir motorsport omfatta av det objektive ansvaret i lova. Det er ikkje openbert at dette vil vere den riktige løysinga for motorsport. Kanskje bør det heller gjelde eit skuldansvar for tingskadar. Departementet viser her til at motorvognene ofte kan komme borti kvarandre ved utøvinga av sporten. Motorvognforsikringsdirektivet lar det i utgangspunktet vere opp til statane sjølve å bestemme erstatningsansvaret. Det direktivet krev, er at det ansvaret som følgjer av intern rett, skal vere dekt av ei forsikring, sjå C-484/09 *Ferreira Santos* avsnitt 31. Forslaget frå Advokatforeningen til ny § 2 første ledd bokstav c må truleg lesast på den bakgrunnen.

Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c gjer berre unntak for sjølve konkurransesituasjonen. Trening og øving kan òg vere utanfor verkeområdet for lova, men i så fall vil det følgje av regelen i § 2 andre ledd første punktum om skade gjord av lovleg uregistrert motorvogn utanfor ein stad der ålmenta kan ferdast. Departementet viser her til at forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrt område og om annen bruk av go-kart § 3 første ledd, jf. § 1, gjer unntak frå registreringsplikta for motorvognar som deltek i «trenings- og konkurranskjøring på lukket bane eller annet avsperrt område».

Departementet foreslår å oppheve unntaksregelen i § 2 andre ledd første punktum, sjå punkt 3.4. For å unngå at denne endringa får konsekvensar for motorsport, foreslår departementet å endre § 2 første ledd bokstav c slik at dette unntaket òg tek opp i seg dei unntaka for motorsport

som i dag følgjer av andre ledd første punktum. Dei argumenta som taler for at ein ventar med å gjere noko med unntaksføresegna i bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c, tilseier nemleg at ein òg ventar med å gjere noko med dei unntaka for motorsport som følgjer av § 2 andre ledd første punktum. Krav om forsikring følgjer som nemnt av forskrift, og motorsportmiljøet synest å ha organisert seg godt. Vidare må ein gå ut frå at det vil komme ei avklaring i EU om ikkje lenge. Lovforslaget inneber at alle spørsmål om motorsport og forholdet til bilansvarslova kan vurderast samla når ein har fått svar på kva motorvognforsikringsdirektivet vil innebere i framtida. Departementet foreslår derfor å oppretthalde både § 2 første ledd bokstav c og dei innhaldsmessige delane av andre ledd første punktum når det gjeld motorsport. Departementet vil likevel foreslå å presisere i lova

at det skal vere teikna forsikring i samsvar med reglane som gjeld for motorsport.

Forslaget til departementet går etter dette ut på å endre § 2 første ledd bokstav c slik at føresegna gjer unntak for skade som er gjort «medan vogna er med i organisert trenings- eller konkurransekøyring på lukka bane eller anna avsperra område, og det er teikna forsikring i samsvar med reglane som gjeld for slik køyring». Formuleringa byggjer på ordlyden i forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperra område og om annen bruk av go-kart § 1 første punktum. Kravet til forsikring inneber at viss det ikkje er teikna forsikring slik det skal, og skaden derfor ikkje er dekt av ei forsikring, vil skaden vere omfatta av bilansvarslova. Trafikkforsikringsforeningen kan i så fall måtte bera skaden.

4 Erstatning for skade på hund som går laus – bilansvarslova § 5 bokstav c og § 10 andre ledd fjerde punktum

4.1 Gjeldande rett

Det objektive ansvaret etter bilansvarslova omfattar i utgangspunktet all skade som motorvogner «gjer på folk eller eige», jf. bilansvarslova § 1, dersom dei andre vilkåra i §§ 1 til 4 er oppfylte. Det er i § 5 nokon unntak knytte til objektet motorvogna gjer skade på. Eit av desse er § 5 bokstav c, som bestemmer at forsikringa dekkjer skade på «hund som går laus» berre når «eigaren eller brukaren åt vogna eller nokon som er med i henne, er skuld i skaden eller av andre grunnar har ansvar etter vanlege skadebotreglar». Det er altså ikkje eit objektivt ansvar for skade på hund som går laus, slik det er for andre dyr som blir skadde. Forsikringa fungerer i staden her som ei ansvarsforsikring, ved at ho berre dekkjer skaden når nokon er ansvarlege etter alminnelege erstatningsreglar. Om hunden derimot går i band, er det eit objektivt ansvar.

Unntaket for skade på lause hundar har bakgrunn i motorvognlova av 1926 § 30 og var grunnlagt med at lause hundar langs landevegen kunne vere plagsame for trafikken, jf. Lagtingsforh. 28. januar 1926 side 28. Ved førebuinga av bilansvarslova valde ein å føre vidare unntaket, jf. NUT 1957: 1 side 62–63.

Bilansvarslova § 10 andre ledd bestemmer at person- og tingskadar som er valda av ei ukjend motorvogn, skal dekkast av forsikringsselskapa i fellesskap, jf. § 17 og forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd mv. § 2. Regelen gjeld tilsvarande for fast eigedom og dyr, men det er gjort unntak for «lause hundar», jf. § 10 andre ledd fjerde punktum. Dersom ei ukjend motorvogn gjer skade på ein hund som går laus, blir dette med andre ord ikkje dekt av Trafikkforsikringsforeningen.

4.2 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet foreslo departementet å oppheve unntaksregelen i bilansvarslova § 5 bokstav c. Forslaget vart grunnlagt slik:

«Det kan vere gode grunner for å oppheve unntaket i bilansvarslova § 5 bokstav c. Behovet for å gjere unntak for lause hundar synest ikkje å vere det same i dag som i 1920-åra og ved førebuinga av bilansvarslova i 1961. Det er ikkje lenger slik at lause hundar skaper problem for trafikken. Det synest i dag å vere liten grunn til å setje lause hundar i ei anna stilling enn andre husdyr.

Tradisjonelt har bilansvaret for skade på dyr stått sterkast når det gjeld dyr som beiter i utmark utan stadig tilsyn frå eigaren, jf. m.a. Innst. 1957 side 62–63 og Ot.prp. nr. 79 (1997–1998) side 2–3. I desse tilfella har eigaren berre i avgrensa utstrekning høve til å verne seg mot den risikoen trafikken representerer for skade på dyra. Omsynet til eigaren står ikkje like sterkt når det gjeld hundar og andre dyr som kan haldast under oppsyn og vernast mot faren frå bilar. På den andre sida kan det verke vilkårlig at bilansvarslova opererer med ulike ansvarsformer avhengig av kva slags husdyr eller kjæledyr som blir skadde.

Forskjellen kan illustrerast med eit døme. Om ein luftar hunden utan band på ein landeveg og hunden blir påkøyrd, er forsikringsselskapet til bilføraren ansvarleg berre dersom skaden er valda aktlaust (noko som for hundeeigaren kan vere krevjande å bevide). Byter ein ut hunden med eit anna husdyr eller kjæledyr, gjeld det eit objektivt ansvar. Elles vil det i begge dei nemnde døma kunne kome opp spørsmål om dyreeigaren aktlaust har medverka til skaden, jf. bilansvarslova § 7, men det gjeld uavhengig av ansvarsgrunnlaget på skadevaldarsida.

Det blir etter dette gjort framlegg om å oppheve unntaket i bilansvarslova § 5 bokstav c.»

Departementet foreslo vidare å oppheve unntaket for lause hundar i bilansvarslova § 10 andre ledd. Det står i høyringsnotatet:

«Fram til 1999 gjaldt bilansvarslova § 10 andre ledd berre skade på personar, visse former for

lausøyre og fast eigedom. Ved lov 26. mars 1999 nr. 16 om endringar i bilansvarslova vart regelen i andre ledd utvida til å femne om skade på dyr, med unntak for hund som går laus, jf. § 10 andre ledd første punktum. Avgrensinga mot lause hundar vart i Ot.prp. nr. 79 (1997–1998) side 3 mellom anna grunngitt slik:

‘Ei utviding av ansvaret bør anten vere mest mogleg allmenn eller berre omfatte dyr som naturleg beiter i utmark utan eigaren sitt tilsyn. Å velje ei anna løysing kan lett verke vilkårleg og skapa vanskelege grensespørsmål i praksis. Departementet er difor samd med Advokatforeningen i at det er ei god løysing at verkeområdet for § 10 andre leddet vert det same som for § 5 bokstav c. Denne lovføresegna gjeld skade som blir dekt når motorvogna er kjend, og det einaste som her er unnateke er «hund som går laus». Departementet ser ikkje grunn til å gje lause hundar same skadebotvern som andre dyr. Eigaren har etter lokale politivedtekter og anna lovgjeving i dei fleste tilfelle ein plikt til å halde hunden sin i band.’

Det går fram av sitatet at departementet la vekt på at rekkjevidda av bilansvaret skulle vere konsekvent og ikkje opne for vanskelege grensedragingar. Med det som utgangspunkt legg departementet til grunn at dersom ein opphevar unntaket for lause hundar i § 5 bokstav c som foreslått over i punkt 3.2, tilseier omsynet til konsekvens i regelverket at ein òg opphevar unntaket for lause hundar i § 10 andre ledd fjerde punktum. Dette vil innebære at hundeeigarar får same erstatningsrettslege vern uavhengig av om køyretøyet er kjent eller ikkje. Når det gjeld fråsegna i Ot.prp. nr. 79 (1997–1998) om at hundeeigarar ofte pliktar å halde hunden i band, vil departementet peike på at manglande etterleving av bandtvangen ikkje nødvendigvis bør vere avgjerande for om skade på lause hundar bør vere erstatningsrettsleg verna. Reglane om bandtvang tek pri-

mært sikte på å verne vilt og beitedyr mot å bli jaga av lause hundar, jf. lov 4. juli 2003 nr. 74 om hundehold (hundelova) § 6 første ledd. Det kan vere meir naturleg å vurdere ei eventuell eigeneksponering for skaderisiko frå hundeeigaren si side etter reglane i bilansvarslova § 7 om medverknad frå skadelidaren.

Departementet foreslår etter dette å oppheve unntaket for lause hundar i bilansvarslova § 10 andre ledd fjerde punktum.»

4.3 Høyringsinstansane sine syn

Finans Norge og *Trafikkforsikringsforeningen* (felles høyringsfråsegn) og *Norsk Motorcykel Union* støttar forslaga. Ingen høyringsinstansar har hatt nokon innvendingar mot dei.

4.4 Departementet sine vurderingar

Departementet foreslår i samsvar med forslaget i høyringsnotatet å oppheve unntaket for lause hundar i bilansvarslova § 5 bokstav c og § 10 andre ledd fjerde punktum. Forslaget inneber at skade på lause hundar etter lova blir behandla som skade på alle andre dyr.

Ved at unntaket i bilansvarslova § 5 bokstav c blir oppheva, vil erstatning for skade på lause hundar ikkje lenger vere avhengig av skuld hos føraren. Slike tilfelle blir i staden omfatta av det objektive ansvaret i bilansvarslova § 4.

Ved at unntaket i bilansvarslova § 10 andre ledd fjerde punktum blir oppheva, vil skade som ei ukjend motorvogn gjer på ein hund som går laus, bli dekt av Trafikkforsikringsforeningen. Hundeeigarar får då det same erstatningsrettslege vern uavhengig av om motorvogna er kjend eller ikkje. Departementet foreslår på grunn av dette òg redaksjonelle endringar i § 10 andre ledd, som vil gjere føresegna lettare tilgjengeleg.

5 Ansvarsgrensa for tingskadar – bilansvarslova § 9

5.1 Gjeldande rett

Bilansvarslova § 9 første ledd set eit tak på 10 000 000 kroner for erstatning for gods som blir skadd i same hending. Ansvarsgrensa er eit unntak frå hovudregelen om at det økonomiske tapet til skadelidaren skal dekkast fullt ut, sjå bilansvarslova § 6 første ledd, jf. skadeserstatningsloven § 4-1.

Bakgrunnen for avgrensinga er hovudsakleg forsikringstekniske omsyn og eit ønske om å halde forsikringspremiane nede, sjå Ot.prp. nr. 75 (1983–84) side 55. Ein har lagt til grunn at eit uavgrensa ansvar kan gjere det vanskelegare og meir kostbart å teikne gjenforsikring, og at det kan gi høgare forsikringspremiar for kundane. Eit anna argument har òg vore at eigedomsinteresser kan sikrast på anna vis, sjå NUT 1957: 1 side 33 og Ot.prp. nr. 24 (1959–60) side 15.

Sidan bilansvarslova vart vedteken, har ansvarsgrensa vore heva tre gonger. Opphavleg var ansvaret for tingskadar avgrensa til 100 000 kroner. Ved lov 25. mai 1973 nr. 26 vart grensa oppjustert til 150 000 kroner, truleg som følge av inflasjon, sjå Ot.prp. nr. 75 (1983–84) side 53.

I 1985 vart ansvarsgrensa heva på nytt, denne gongen til 1 000 000 kroner. Bakgrunnen var hovudsakleg endringar i pengeverdien, men det vart òg lagt vekt på at skadepotensialet for motorvogner hadde blitt større, og at erstatningsnivået ved tingskadar hadde auka dei siste åra, sjå Ot.prp. nr. 75 (1983–84) side 54–55.

Den tredje justeringa kom i 2007. Då vart ansvarsgrensa heva til 10 000 000 kroner. Bakgrunnen var nye EØS-rettslege krav om forsikringsdekning på minst 1 000 000 euro ved tingskadar, sjå Ot.prp. nr. 30 (2006–2007) side 14. Ved lovarbeidet vart det berre drøfta kva som skulle til for å oppfylle EØS-forpliktingane. Spørsmålet om ansvarsgrensa burde vore høgare enn minstekravet i direktivet, vart ikkje vurdert.

5.2 Ansvarsgrenser i andre nordiske land

Bilansvaret ved tingskadar er avgrensa òg i andre nordiske land. Reglane varierer ein del.

I Sverige er grensa for ansvaret til forsikrings-selskapa i dag sett til 300 000 000 SEK, jf. trafikk-skadelagen (1975:1410) § 14. Grensa gjeld både ting- og personskadar. Det går fram av lovforarbeida at Sverige bevisst la seg på eit så høgt nivå fordi ein ønskte at ansvaret skulle nærmast vere uavgrensa, sjå St.prp. nr. 139 (1987–88) side 9–10 med vidare tilvisingar.

Ansvarsgrensa i Sverige var opphavleg 50 000 000 SEK. I 1988 vart det vedteke å heve grensa til 100 000 000 SEK. Formålet var å betre høvet til å få erstatning ved store ulykker. Det vart særleg peika på at det både i Sverige og i andre land hadde vore fleire trafikkulykker med store skadar i samband med transport av farleg gods, sjå St.prp. nr. 139 (1987–88) side 10. Ein var i proposisjonen òg inne på om grensa burde hevast til 300 000 000 SEK, sjå side 11. Men sidan ein var usikker på korleis det ville påverke forsikringspremiane, foreslo ein ikkje dette.

Før lovendringa tok til å gjelde, vart det likevel vedteke å heve grensa til 300 000 000 SEK. Bakgrunnen var at den svenske forsikringsbransjen hadde gjort ytterlegare undersøkingar. Undersøkingane viste at ei ansvarsgrense på 300 000 000 SEK ikkje ville føre til nokon merkbar forskjell verken for gjenforsikringskostnadene eller for forsikringspremiane, sjå St.prp. nr. 45 (1988–89).

I Danmark følgjer det av den danske færdselsloven § 105 andre ledd at ansvarsforsikringa for motorvogner skal dekke tingskadar på inntil 10 000 000 DKK. Dette beløpet skal justerast årleg ut frå ein reguleringsmekanisme i færdselsloven § 105 tredje ledd. Ansvarsgrensa er i 2019 på 25 000 000 DKK, jf. bekendtgørelse om regulering af forsikringsdækningsbeløb i henhold til færdselsloven.

I Finland er ansvarsgrensa for tingskadar 5 000 000 euro, jf. trafikförsäkringslagen § 38 første ledd.

5.3 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet foreslo departementet å heve ansvarsgrensa til 100 000 000 kroner. Departementet uttaler:

«I 2007 vart som nemnt ansvaravgrensinga for tingskadar oppjustert til 10 000 000 kroner. Ansvarsgrensa vart sett til dette nivået for å oppfylle EØS-rettslege skyldnader, sjå punkt 4.1. Sist gong det vart gjort ei brei og prinsipiell vurdering av kor høgt 'taket' på erstatninga bør vere, var i 1984. Departementet meiner tida er moden for ei ny vurdering av kva som vil vere eit passande nivå. Ved ei slik vurdering bør det mellom anna takast omsyn til kor omfattande skadar motorvogner potensielt kan vere årsak til. Eit anna sentralt omsyn er kva ein auke vil ha å seie for gjenforsikringskostnadene forsikringsselskapa betaler, og for forsikringspremiene kundane betaler.

Maksimalbeløpet på 10 000 000 kroner vil særleg kunne kome til kort når motorvogner gjer skade på fast eigedom. Som eigar av kostbar infrastruktur som bruer og tunnelar er staten særleg utsett for situasjonar der erstatningsoppgjeret ikkje på langt nær vil kunne gi full dekning. Men ansvaravgrensinga kan òg få noko å seie for privatpersonar, til dømes ved meir omfattande bygningsskadar.

Det er særleg tungtransportkøyretøy som kan vere årsak til store skadar. Dei siste åra har ein sett fleire døme på at vogntog har vore årsak til tingskadar av monaleg større omfang enn 10 000 000 kroner. Mellom anna har departementet fått opplyst at det sidan 2013 har vore fire tunnelbrannar på Vestlandet der motorvogner har vore den utløysande årsaka. Statens vegvesen har halde fram at utbetningskostnadene etter desse ulykkene er på rundt rekna 20 000 000 kroner, 60 000 000 kroner, 20 000 000 kroner og 15 000 000 kroner. Ansvarsgrensa på 10 000 000 kroner vil kunne føre til at statens erstatningskrav blir sterkt nedskore i slike tilfelle. Eit spørsmål er om staten framleis bør bere store delar av det økonomiske tapet ved slike omfattande skadehendingar, eller om tapet i større utstrekning bør plasserast hos forsikringsselskapa.

Det kan hevdast at staten som eigar og forvaltar av kostbar infrastruktur sjølv bør syte for å forsikre seg mot større skadehendingar. På den andre sida har motorvogner generelt, og tungtransportkøyretøy spesielt, eit stort skadepotensial. Dette gjeld særleg vogntog som frak-

tar farleg gods, men også elles. Risikovurderingar og omsynet til gjenoppretting taler mot at staten skal måtte bere store delar av tapet når motorvogner er årsak til meir omfattande skadar.

Interesseomsynet, som går ut på at den som har interesse av ei verksemd, òg skal bere kostnadene ved verksemda, dreg i same retning. Det kan etter dette argumenterast for at tap ved omfattande skadehendingar i større utstrekning bør berast av trafikksforsikringsbransjen, som eventuelt kan kanalisere kostnadene til tungtransportsektoren gjennom høgare forsikringspremiar for denne typen køyretøy.

Samtidig må ein ta omsyn til korleis ei høgare ansvarsgrense vil påverke forsikringspremiene kundane betaler, og i kva grad forsikringsselskapa har høve til gjenforsikring på den internasjonale marknaden. Dette har tradisjonelt vore hovudargumenta mot å heve ansvaravgrensinga.

Røynsler frå Sverige tyder på at ansvarsgrensa kan setjast langt høgare enn ho er i dag, utan at det får særleg mykje å seie for forsikringspremiene til vanlege bilistar eller for i kva grad selskapa kan skaffe seg gjenforsikring. Det at hevinga av ansvarsgrensa i 1973, 1985 og 2007 heller ikkje hadde slike verknader, støttar ei slik vurdering. Forsikringstekniske omsyn eller omsynet til å halde forsikringspremiene nede er derfor ikkje nødvendigvis tungvegande innvendingar mot å setje ansvarsgrensa vesentleg høgare enn i dag.

Spørsmålet blir vidare kor mykje ansvarbeløpet i tilfelle bør hevast, eventuelt om det kan vere grunn til å oppheve ansvaravgrensinga fullt ut.

Det kan hevdast at noko av poenget med å avgrense ansvaret fell bort dersom taket blir sett så høgt at ansvaret i realiteten er uavgrensa. Ved svært omfattande skadar vil ansvaret forsikringsselskapet har, dessutan kunne avgrensast etter den alminnelege lempingsregelen i skadeserstatningslova § 5-2.

På den andre sida er det ein risiko for at eit uavgrensa ansvar vil kunne føre til problem når det gjeld reassurering, sjå i den retning Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) side 53–55. Det er heller ingen av dei andre nordiske landa som har innført eit uavgrensa ansvar. Førebels er departementet av den oppfatninga at ansvaravgrensinga bør behaldast. Mykje kan likevel tale for at taket blir sett monaleg høgare enn i dag.

Departementet kjenner ikkje til om og eventuelt kor mykje forsikringspremiene vil

auke dersom ansvarbeløpet aukar til dømes 50 000 000, 100 000 000 eller 300 000 000 kroner. Det er rimeleg å tru at dette kan bli nærmare klargjort av høyringsinstansane. Departementet gjer førebels framlegg om å heve ansvarbeløpet til 100 000 000 kroner. Dette vil sannsynlegvis gi skadelidne full dekning ved dei fleste større skadehendingar. Samtidig vil ansvaravgrensinga framleis reelt sett ha noko å seie ved skadehendingar av ekstraordinært omfang.

Dersom ansvarbeløpet blir auka til eit slikt nivå som er nemnt her, kan det vere behov for ein overgangsperiode. Departementet tek gjerne imot synspunkt frå høyringsinstansane på om det er behov for ein overgangsperiode, og kor lang ein slik periode eventuelt bør vere.

Bilansvarslova § 9 fjerde ledd gir departementet heimel til å indeksregulere ansvarsgrensa. Etter forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafiktrygd m.v. (trafikktrygdforordning) § 2a første ledd skal departementet indeksregulere ansvarsgrensa i bilansvarslova kvart femte år. Kravet om indeksregulering er sett for å gjennomføre direktiv 84/5/EØF artikkel 1 nr. 3, sjå Ot.prp. nr. 30 (2006–2007) side 14. Ansvarsgrensa har så langt ikkje vorte indeksregulert. Med framlegget om å setje maksimalbeløpet vesentleg høgare enn det direktivet krev, vil det ikkje vere behov for reglar om indeksregulering. Departementet foreslår derfor at trafiktrygdforordning § 2a og bilansvarslova § 9 fjerde ledd blir oppheva.»

5.4 Høyringsinstansane sine syn

Finans Norge og *Trafikkforsikringsforeningen* (felles høyringsfråsegn), *NHO Logistikk og Transport*, *NHO Transport* og *Norsk Motorcykel Union* har uttalt seg om forslaget.

NHO Logistikk og Transport er i utgangspunktet positiv til at ansvarsgrensa blir heva. *Norsk Motorcykel Union* støttar òg forslaget. *NHO Transport* uttaler på den andre sida at «staten fortsatt burde bære store deler av det økonomiske tapet ved skader på infrastruktur i deres eie».

I høyringsnotatet bad departementet om innspel til om, og eventuelt kor mykje, forsikringspremie ville stige dersom ansvarbeløpet aukar. *NHO Transport* uttaler:

«Om økningen blir vesentlig er usikkert, men at det vil føre til en kostnadsøkning for norsk transportbransje er sikkert.»

NHO Logistikk og Transport uttaler seg i same retning:

«Vi er imidlertid skeptiske til at en såpass stor økning av ansvarsgrensen ikke vil få konsekvenser for forsikringspremien og stiller spørsmålsteget ved departementets konklusjon på dette punktet.»

Finans Norge og *Trafikkforsikringsforeningen* opplyser at dei har vore i dialog med medlemmene sine om korleis ein auke av ansvarsgrensa vil påverke forsikringspremieane. Dei uttaler at «selv om det i utgangspunktet vil være avhengig av et selskaps portefølje og hva slags tariffer de benytter, mener Finans Norge og TFF at økning vil være forholdsvis marginal. Det vil derimot kunne få noe større konsekvenser for større kjøretøy».

I høyringsnotatet bad departementet òg om innspel til om det er behov for ein overgangsperiode. *NHO Logistikk og Transport* meiner at det er det. *Finans Norge* og *Trafikkforsikringsforeningen* meiner derimot at det ikkje er nødvendig med ein overgangsperiode, men påpeikar samtidig at det er «viktig at forsikringsselskapene får god nok tid til å innarbeide dette i sine reassuranskontrakter. Ikrafttreden bør derfor inntre først ett år etter endringene er godkjent av Kongen i Statsråd.»

Finans Norge og *Trafikkforsikringsforeningen* støttar synspunktet i høyringsnotatet om at det ikkje er behov for å kunne indeksregulere ansvarsgrensa dersom ho blir heva.

5.5 Departementet sine vurderingar

Departementet held fast på forslaget i høyringsnotatet om å heve ansvarsgrensa. Departementet viser til grunngivinga som er gitt att i punkt 5.3, og som blant anna seier at risikovurderingar og reparasjonsomsynet tilseier at skadelidarar ikkje ber store tap når motorvognar er årsak til meir omfattande skadar. Departementet er etter dette ikkje samd med *NHO Transport* i at staten i utgangspunktet bør bære store delar av tapet ved skadar som motorvognar gjer på statleg infrastruktur.

Det vart i høyringsnotatet lagt til grunn at ei heving av ansvarsgrensa berre vil gi ein liten auke i forsikringspremie for dei fleste. Høyringsinnspela gir ikkje grunnlag for noka anna vurdering. *Finans Norge* og *Trafikkforsikringsforeningen* reknar med at det fortrinnsvis er forsikringspremie for dei store kjøretøya som vil auke der-

som ansvarsgrensa blir justert. Dei går ut frå at andre forsikringstakarar vil få ein «forholdsviss marginal» auke. Risikoen for omfattande skadar er i første rekkje knytt til større køyretøy. Denne risikoen utgjer ein kostnad, som departementet meiner først og fremst bør berast av dei som framkallar han, og kundane deira. Interesseomsynet tilseier det same. Det blir derfor ikkje lagt stor vekt på at dei store køyretøya får ein viss auke i forsikringspremiane.

Samtidig meiner departementet framleis at risikoen ikkje bør vere uavgrensa. Ein må ta omsyn til gjenforsikringskostnadene og forsikringspremiane, og ansvarsgrensa bør ha ein realitet. Slik departementet ser det, er ei grense på

100 000 000 eit passande kompromiss mellom desse omsyna.

Høyringsinstansane har vore delte i spørsmålet om behov for ein overgangsperiode. Departementet ser ikkje behov for særskilde overgangsreglar, men innrettingsbehovet kan tilseie at det går noko tid frå lova er vedteken, til ho blir sett i kraft.

Departementet held òg fast på forslaget i høyringsnotatet om å oppheve heimelen for å indeksregulere ansvarbeløpet i bilansvarslova § 9 fjerde ledd. Dersom ansvarsgrensa blir heva til 100 000 000 kroner, vil det ikkje vere behov for ein slik heimel.

6 Forholdet mellom forsikringsplikta, ansvaret til Trafikkforsikringsforeningen og regressansvaret – bilansvarslova §§ 10, 13 og 15

6.1 Gjeldande rett

Etter bilansvarslova § 15 kan fleire personar ha forsikringsplikt for same motorvogn. For registreringspliktige motorvogner skal eigaren sørge for forsikring, jf. § 15 første punktum. Dersom eigaren ikkje har teikna forsikring, kan «innehavar eller den som brukar eller køyrer vogna», ha forsikringsplikt etter § 15 andre punktum. Dette gjeld òg lovleg uregistrerte motorvogner.

Ordninga med at fleire personar kan ha forsikringsplikt samtidig, er grunnlagt i eit ønske om å sikre skadelidaren. Men det skal òg i nokon grad sørge for at det personlege erstatningsansvaret er dekt av ei forsikring, sjå Ot.prp. nr. 24 (1959–60) side 50.

Sjølv om det etter § 15 er fleire som kan ha ei plikt til å teikne forsikring, ligg ho i utgangspunktet på eigaren. Den som brukar eller fører motorvogna, har berre ei «subsidiær forsikringsplikt», jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–60) side 50. Dette gjeld ikkje berre for registreringspliktige motorvogner, men òg for dei som er lovleg uregistrerte, sjå Nygaard: *Bilansvar* (1990) side 436.

Når ei uforsikra motorvogn gjer skade, bestemmer § 10 første ledd første punktum at Trafikkforsikringsforeningen skal bere skaden dersom motorvogna «skulle vore trygda». Dette er ein referanse til forsikringsplikta etter § 15. Trafikkforsikringsforeningen skal bere tapet dersom motorvogna skulle vore forsikra.

Dersom Trafikkforsikringsforeningen har betalt ut erstatning etter § 10 første ledd, regulerer bilansvarslova § 13 høvet til regress for foreininga. For regressansvaret etter § 13 første ledd kan skiljet mellom prinsippal og subsidiær forsikringsplikt få følgjer. Etter § 13 første ledd første alternativ har «den som forsømde å trygda motorvogna», eit regressansvar. Ordlyden omfattar alle som har forsikringsplikt etter § 15, det vil seie både eigaren, innehavaren, føraren og brukaren. Lovhistorikken og forarbeida viser likevel at regressansvaret for «den som forsømde å trygda»,

var meint å omfatte berre dei med prinsippal forsikringsplikt. Det vil seie eigaren og ein urettmessig brukar, sjå òg Nygaard: *Bilansvaret* (1990) side 409–413.

Etter ordlyden i § 13 første ledd andre alternativ har den som «køyrde», regressansvar berre dersom han «visste eller måtte vita at vogna ikkje var lovleg trygda». Nygaard viser at ein rettmessig brukar har regressansvar på same vilkår, sjå Nygaard: *Bilansvar* (1990) side 413.

6.2 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet foreslo departementet å gjere fleire endringar i bilansvarslova §§ 10, 13 og 15 på grunn av koplinga mellom forsikringsplikta, ansvaret til Trafikkforsikringsforeningen og regressansvaret.

Ein reiste spørsmål ved forsikringsplikta for «innehavaren» etter bilansvarslova § 15 andre punktum. Vidare drøfta ein om det ville vere ei betre løysing å regulere ansvaret og Trafikkforsikringsforeningens rett til regress ved urettmessig bruk direkte i §§ 10 og 13, i staden for å gå vegen om forsikringsplikta etter § 15. Det heiter om dette:

«Ein viser i denne samanhengen til Nygaard: *Bilansvar* side 440, der det blir sagt at den einaste grunnen til at 'innehavar' er omfatta av § 15, er at det skal vere ei prinsippal forsikringsplikt for den som urettmessig har teke rådvelde over motorvogna, til dømes ein biltjuv. Bakgrunnen for å ha ei løysing der ein urettmessig brukar blir pålagt forsikringsplikt, er for det første at ein ønskjer å sikre at den skadelidne får dekning for kravet sitt, jf. bilansvarslova § 10, der nokon må ha forsikringsplikt for at Trafikkforsikringsforeningen skal dekkje kravet frå den skadelidne. Det kan synast noko kunstig å fastsetje forsikringsplikt for ein biltjuv. Ei betre løysing kan vere å regulere

direkte i § 10 at den skadelidne får dekning også i dei tilfella der skaden er eit resultat av urettmessig bruk, til dømes av ein biltjuv. Ein annan grunn til at det etter gjeldande lov er fastsett ei forsikringsplikt for urettmessig brukar, er at Trafikkforsikringsforeningen skal kunne krevje regress, til dømes frå ein biltjuv, etter regelen i § 13 om at 'den som forsømde å trygda motorvogna' har regressansvar. Tilsvarende som for § 10 kan det her òg vere ei vel så god løysing å regulere regressansvaret for urettmessig brukar direkte i § 13. Departementet har på bakgrunn av dette utforma framlegg til endringar i §§ 10 og 13.»

I tråd med dette foreslo departementet endringar i §§ 10 og 13, slik at det ikkje var nødvendig med reglar om forsikringsplikt for den som urettmessig bruker ei motorvogn. Som følgje av dette foreslo departementet å oppheve forsikringsplikta til innehavaren etter § 15.

For det andre drøfta ein om ordninga med ei subsidiær forsikringsplikt for brukaren og føraren av motorvogna etter § 15 var formålstenleg. Det heiter om dette:

«Som nemnt er hovudformålet med å påleggje forsikringsplikt for ein vid personkrins å sikre at den skadelidne får dekning. For den skadelidne er det likevel tilstrekkeleg å påvise at motorvogna 'skulle vore trygda', jf. § 10 første ledd første punktum. Det har derfor ikkje noko å seie for den skadelidne om det gjeld ei subsidiær forsikringsplikt for brukaren eller føraren.

Korkje Sverige eller Danmark har ei ordning med subsidiær forsikringsplikt. I Sverige er det eigaren aleine som har forsikringsplikt, med visse særreglar for mindreårige eigarar og ved avbetalingskjøp [sjå trafikkskadelagen § 2]. Etter dansk rett skal registreringspliktige motorvogner forsikrast av eigaren eller av den som har varig råderett over køyretøyet [sjå færdselsloven § 106 første ledd].

Også for norsk rett kan det etter dette vurderast om det er tilstrekkeleg grunn til å vidareføre ordninga med ei subsidiær forsikringsplikt for brukaren og føraren. Ei endring vil ikkje ha noko å seie for høvet til dekning for den skadelidne eller for høvet til regress for Trafikkforsikringsforeningen etter § 13, og heller ikkje for straffansvaret etter § 20.»

På denne bakgrunnen foreslo departementet å gå bort frå ordninga med subsidiær forsikringsplikt for brukar og førar i § 15.

For det tredje foreslo ein å tydeleggjere i § 13 at den som nyttar ei uforsikra motorvogn, kan bli regressansvarleg på same vilkår som den som køyrer. Det vil seie at det kan vere aktuelt med regressansvar dersom brukaren visste eller måtte vite at motorvogna ikkje var forsikra.

6.3 Høyringsinstansane sine syn

Ingen høyringsinstansar har hatt innvendingar mot forslaga.

6.4 Departementet sine vurderingar

Departementet foreslår å følgje opp forslaget i høyringsnotatet om urettmessig bruk av motorvogn. Forslaget inneber at denne situasjonen blir regulert direkte i bilansvarslova §§ 10 og 13, slik at ein ikkje treng å gå vegen om forsikringsplikta i § 15. Som det vart peika på i høyringsnotatet, kan det verke kunstig å påleggje ein biltjuv forsikringsplikt. Forslaget går ut på å endre § 10 første ledd slik at skadelidaren får dekning av Trafikkforsikringsforeningen òg når ei uforsikra motorvogn gjer skade ved urettmessig bruk. På same måte foreslår departementet å regulere regressansvaret overfor Trafikkforsikringsforeningen ved urettmessig bruk direkte i § 13. Dermed er det ikkje behov for å oppretthalde forsikringsplikta for «innehavar» etter § 15 andre punktum. Dette vil gjere lova enklare.

I samsvar med høyringsnotatet foreslår departementet òg å oppheve den subsidiære forsikringsplikta for førar og brukar av motorvogn etter § 15 andre punktum. Departementet viser til grunngevinga i høyringsnotatet.

Dei foreslåtte endringane vil ikkje innebere noka endring av vernet for skadelidaren. Skade som er omfatta av lova, skal framleis vere dekt anten av ei forsikring eller av Trafikkforsikringsforeningen. Trafikkforsikringsforeningen skal etter lovforslaget og gjeldande § 10 første ledd første punktum bere skaden dersom motorvogna «skulle vore trygda, men ikkje er det». Dette refererer til § 15 om forsikringsplikta. Eigaren har etter lovforslaget forsikringsplikt for registreringspliktig motorvogn, men òg for motorvogn som ikkje er registreringspliktig, når «han let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett» slik at det kan oppstå erstatningskrav etter lova. Motorvogna kan gjere skade sjølv om eigaren ikkje har forsikringsplikt etter § 15, men i så fall vil det dreie seg om urettmessig bruk. Dette er foreslått

dekt opp av § 10 første ledd andre punktum i lovforslaget. Etter denne føresegna skal Trafikkforsikringsforeningen dekke skaden òg dersom motorvogna «vert nytta urettmessig».

Vidare foreslår departementet å klargjere i lovteksten i § 13 første ledd første punktum at òg den

som «brukte» motorvogna, kan bli regressansvarleg dersom han eller ho visste eller måtte vite at motorvogna ikkje var forsikra. Dette er ei vidareføring av det som venteleg følgjer av gjeldande rett.

7 Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget om å oppheve føresegna i § 2 andre ledd første punktum, jf. punkt 3.4, får berre følgjer for lovleg uregistrerte motorvogner. Det inneber ei utviding av forsikringsplikta for slike motorvogner, fordi dei etter forslaget må vere forsikra òg når dei er på ein stad der ålmenta ikkje kan ferdist. Departementet har ikkje oversikt over kor mange motorvogner forslaget får følgjer for, men det er ei nokså snever gruppe motorvogner, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2-2 og Engstrøm, Andresen og Bryn: *Bilansvaret* (2005) side 38. I samband med utarbeidinga av høyringsnotatet var departementet i kontakt med Finans Norge og Gjensidige Forsikring, som uttalte at forslaget først og fremst vil få følgjer for enkelte anleggsmaskiner og andre motorvogner som blir nytta på avstengde område. Dei opplyste òg at forsikringsbransjen truleg vil kunne tilpasse eksisterande ansvarsforsikringar eller tilby nye produkt som dekker bilansvaret også for ikkje-registreringspliktige motorvogner. Høyringsinnspela gir ikkje grunnlag for noka anna vurdering.

Forslaget kan føre til auka forsikringsutgifter for dei som har lovleg uregistrerte motorvogner. Samtidig vil det gi betre dekning for skadelidaren.

Dei foreslåtte endringane i § 2 første ledd bokstav c om motorsport, jf. punkt 3.5, er berre meinte som ei vidareføring av gjeldande rett og vil derfor i utgangspunktet ikkje ha økonomiske eller administrative konsekvensar. Trafikkforsikringsforeningen kan likevel få eit noko utvida ansvar.

I punkt 4 foreslår departementet å oppheve unntaket for hund som går laus i § 5 bokstav c og § 10 andre ledd fjerde punktum. Det finst inga oversikt over kor mange hundar som årleg blir skadde i trafikken. Trafikkskadestatistikken TRAST er basert på skademeldingar til forsikringsselskapa og omfattar ikkje skadar som er utan forsikringsdekning, eller ulykker der påkøyrse av dyr ikkje omfattar person- eller tingskade.

Det er derfor ikkje mogleg å seie nøyaktig korleis talet på forsikringsutbetalingar vil bli påverka av at bilansvaret blir utvida til å omfatte lause hundar. Når det gjeld storleiken på erstatningsutbetalingane, er det grunn til å tru at det vil dreie seg om relativt små beløp samanlikna med dei vanlegaste ting- og personskadane. Den auken i forsikringsutbetalingar som lovforslaget kan gi, vil i siste omgang bli dekt gjennom forsikringspremiene. Departementet går ut frå at forslaget ikkje vil føre til ein nemneverdig auke i forsikringspremien.

Lovforslaget gir hundeeigarar eit sterkare erstatningsrettsleg vern. Det vil ikkje ha økonomiske eller administrative konsekvensar for det offentlege.

I punkt 5 foreslår departementet å heve ansvarsgrensa for tingskadar etter § 9 til 100 000 000 kroner. Det vil føre til at skadelidaren normalt får erstatta sitt økonomiske tap fullt ut, òg ved svært omfattande materielle skadar. Det å heve ansvarsgrensa kan gi auka forsikringspremiar og føre til høgare gjenforsikringskostnader for forsikringsselskapa. Det er nok særleg dei store, tunge køyretøya som får auka forsikringspremiar. Erfaringar frå Sverige, tidlegare aukar og høyringsinnspel tyder likevel på at verknadene samla sett ikkje blir store. Forslaget vil òg kunne få følgjer for ansvaret til Trafikkforsikringsforeningen etter § 10. For skadelidaren har forslaget positive konsekvensar. Det er særleg ved omfattande skadar på offentleg infrastruktur at ein vil kunne komme opp i så store beløp at den høgare ansvarsgrensa kan få praktiske følgjer. Det offentlege som skadelidar vil då få betre dekning.

Forslaget om endringar i §§ 10, 13 og 15, jf. punkt 6, inneber ei forenkling av regelverket. Det vil ikkje føre til endringar i det erstatningsrettslege vernet for skadelidaren eller i høvet til å søke regress for Trafikkforsikringsforeningen. Forslaget vil ikkje ha økonomiske eller administrative konsekvensar for det offentlege.

8 Merknader til dei enkelte føresegnene

Til § 2

Føresegna har i dag to ledd. Departementet foreslår å oppheve noverande andre ledd. Forslaget om å oppheve andre ledd første punktum er nærmare behandla i punkt 3.4. Av pedagogiske årsakar foreslår departementet å flytte noverande andre ledd andre punktum til § 17 første ledd *ny bokstav i*.

Reglane i noverande første ledd foreslår departementet å føre vidare med nokon endringar. Endringa av *innleiingssetninga* er av reint språkleg art og har til formål å synleggjere forholdet mellom § 2 og reglane om forsikringsplikt i § 15. Den foreslåtte ordlyden tek sikte på å tydeleggjere at § 2 berre gjer unntak frå ansvaret etter lova for enkelte skadesituasjonar.

Endringa i *bokstav c* er ei følgje av forslaget om å oppheve § 2 andre ledd første punktum, og er nærmare omtalt i punkt 3.5. Eit formål med endringa er å sørge for ei vidareføring av den rettsstilstanden ein har i dag for motorsport.

Noverande § 2 første ledd bokstav c gjer unntak for «motorvognrenn». Dette er ført vidare ved ordet «konkurranseskøyning». Ved at ein dessutan gjer unntak for treningskøyning, fører ein òg vidare rettsstilstanden for motorsport som i dag følgjer av § 2 andre ledd første punktum, jf. forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrret område og om annen bruk av go-kart.

Som etter den noverande lova gjeld unntaket berre på avstengde område. Vidare inneber orda «trenings- eller konkurranseskøyning» at berre konkurransesituasjonar og trening til dette er dekte av unntaket. Anna farts-køyning på lukka bane, til dømes for fart og spenning, fell utanfor. Kravet om at trenings- eller konkurranseskøyninga må vere «organisert», inneber at ho må skje i regi av ein arrangør som har høve til å arrangere trenings- og konkurranseskøyning, og som er knytt til eit motorsportforbund. Det blir òg stilt krav om at «det er teikna forsikring i samsvar med reglane som gjeld for slik køyning». Dette er drøfta i punkt 3.5, kor det er vist til krav til forsikring i forskrift og dei forsikringsordningane som motorsport-

miljøet har organisert seg sjølv med. Viss det ikkje er teikna forsikring slik det skal, og skaden derfor ikkje er dekt av ei forsikring, vil skaden vere omfatta av bilansvarslova.

Det noverande kravet om «serleg politiløyve» er sløyfa i lovforslaget. Dette har neppe noko å seie i praksis, sidan eit politiløyve er nødvendig dersom ein vil overskride dei alminnelege fartsreglane, sjå vegtrafikkloven § 6 sjette ledd. I tillegg kjem at det ikkje er stilt krav om politiløyve etter forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrret område og om annen bruk av go-kart. Også i dag vil det derfor kunne finnast motorvognrenn utan politiløyve som fell utanfor verkeområdet for bilansvarslova. Ei anna sak er at det i praksis visstnok alltid blir innhenta politiløyve.

Til § 5

Departementet foreslår å oppheve noverande *bokstav c*. Grunngevinga går fram av punkt 4. Som ein konsekvens av at bokstav c blir oppheva, foreslår departementet ei redaksjonell endring ved at føresegna blir delt inn i ledd i staden for bokstavar, og at noverande bokstav a og bokstav b dermed blir nye *første* og *andre ledd*.

Vidare er uttrykket «godset sitt» erstatta med «eiget sitt» i nytt *andre ledd*. Ei tilsvarende språkleg endring er foreslått i § 9, jf. merknaden til denne føresegna. Departementet ser ikkje grunn til å endre ordbruken i første ledd. Her er ordet «gods» brukt med eit tillegg som klargjer meningsinnhaldet («gods som vert ført med vogna»). Det same gjeld bruken av ordet «gods» i § 8 første ledd.

Til § 9

Departementet foreslår at den noverande ansvarsgrænse på 10 000 000 kroner ved tingskadar i *første ledd første punktum* og *andre ledd første punktum* blir endra til 100 000 000 kroner. Vidare foreslår departementet å oppheve heimelen for indeksregulering av ansvarsbeløpet i *fjerde ledd*. Forslaga er nærmare omtalte i punkt 5.

I *overskrifta* og i *første ledd første punktum* er ordet «gods» erstatta med «eige», mens det i *andre ledd første punktum* er erstatta med «eiget». Forslaget er grunngitt slik i høyringsnotatet:

«Ansvarsgrensa i bilansvarslova § 9 gjeld ved skade på 'gods'. Ordet 'gods' er i denne samanhengen meint å ha same innhald som uttrykket 'eige' i bilansvarslova § 1. 'Gods' er likevel eit fleirtydig ord, som òg kan forståast i ei meir trong tyding, som gjenstandar som er under transport. For å klargjere at ansvarsgrensa gjeld for alle tingskadar, medrekna skade på fast eigedom, blir det foreslått at uttrykket 'gods' blir erstatta av 'eige'. Med ei slik endring blir òg ordbruken i § 1 og § 9 konsekvent.»

Til § 10

Departementet foreslår å erstatte ordet «gods» i *første ledd første punktum* med «eige», sjå merkna- den til § 9, der det er foreslått ei tilsvarende språk- leg endring.

Departementet foreslår i første ledd *nytt andre punktum* at Trafikkforsikringsforeningen skal dekke skaden òg når ei uforsikra motorvogn blir brukt urettmessig, til dømes av ein biltjuv. Som påpeika i punkt 6.4 skal skade som er omfatta av lova, vere dekt av ei forsikring. Dette må vektleg- gjast ved tolkinga av føresegna. Det inneber at for- muleringa «nytt urettmessig» må sjåast i saman- heng med kor langt formuleringa «let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett» i § 15 andre punktum rekk. Det skal ikkje vere noko tomrom mellom desse situasjonane.

Departementet foreslår redaksjonelle endrin- gar i *andre ledd*. Hovudregelen i *andre ledd første punktum* skal gjelde ved skade på «folk, fast eige- dom eller dyr». Dette inneber at ein flyttar regelen om skade på «fast eigedom» og «dyr», som i dag går fram av *andre ledd fjerde punktum*, til *første punktum*. Samtidig blir det presisert at sær- regelen i *andre ledd andre punktum* skal gjelde for skadar på andre ting enn fast eigedom og dyr.

Unntaket for skade på hund som går laus, fore- slår departementet å oppheve, sjå punkt 4. Bak- grunnen er forslaget om å oppheve unntaket for skade på hund som går laus, i § 5 bokstav c.

Til § 13

I *første ledd første punktum* er det føydd til at den som «brukte» ei uforsikra motorvogn, kan få eit regressansvar på same vilkår som den som køy- rde. Sjå nærmare omtale av dette i punkt 6.

I første ledd *nytt andre punktum* er det teke inn at ein urettmessig brukar, til dømes ein biltjuv eller ein annan urettmessig førar, er regress- ansvarleg i staden for eigaren, sjå punkt 6.

Til § 15

Forsikringsplikta etter *andre punktum* skal gjelde «anna motorvogn». Det vil seie motorvogner som ikkje er registrerte, og som heller ikkje skulle vore registrerte eller ha kjennemerke etter veg- trafikkløven.

Departementet foreslår òg ei anna endring i *andre punktum* ved at ein går bort frå ordninga med forsikringsplikt for innehavar, køyrary og bru- kar. Dette får ikkje noko å seie for høvet til dek- ning for skadelidaren etter § 10 eller for regress- kravet til Trafikkforsikringsforeningen etter § 13 første ledd. Endringa er nærmare omtalt i punkt 6.

Til § 17

Endringa inneber at regelen i noverande § 2 andre ledd andre punktum blir føydd til som ny *bokstav i*.

Til § 21

Departementet foreslår å endre tilvisinga til direk- tiv 2000/26/EF i *første ledd*. Det riktige skal no vere direktiv 2009/103/EF.

Endringar i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.)

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.).

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringar i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.)

I

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer, blir det gjort følgjande endringar:

§ 2 skal lyde:

§ 2 (*skade som ikkje går inn under lova*)

Ein skade går ikkje inn under lova i tilfelle då skaden

- a) kjem av at motorvogna vert nytta til anna enn køyredoning, eller
- b) er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast, eller
- c) *er gjord medan vogna er med i organisert trenings- eller konkurransekøyning på lukka bane eller anna avsperra område, og det er teikna forsikring i samsvar med reglane som gjeld for slik køyning, eller*
- d) er atomskade som går inn under lov om atomenergivirksomhet, kapittel III om erstatning og forsikring.

§ 5 skal lyde:

§ 5 (*skade som ikkje kan krevjast bøtt*)

Ein kan ikkje krevja skadebot etter lova her for skade på motorvogna sjølv med tilhøyrslø, og heller ikkje for skade på gods som vert ført med vogna, frårekna gangklede og andre vanlege eigne bruksting som folk har på seg eller med seg på køyreturen som ferdagods, og som vert skadde i samband med at folk eller ei vogn får skade.

Ein kan heller ikkje krevja skadebot etter lova her for skade som nokon får på eige sitt medan han køyrer motorvogna eller tilhengjaren eller anna vedheng til dei, frårekna gangklede og andre vanlege eigne bruksting som folk har på seg eller med seg på køyreturen som ferdagods, og som vert skadde i samband med at folk eller ei vogn får skade.

§ 9 skal lyde:

§ 9 (*ansvarsgrense ved skade på eige*)

Når *eige* vert skadd, kan skadebota vera opptil 100 000 000 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 *eiget* større enn 100 000 000 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 gjord. 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 nemnd i paragrafen her, skal det svarast rente etter § 6 og *sakskostnad*.

§ 10 skal lyde:

§ 10 (*motorvogn som ikkje er trygda eller ikkje kjend*)

Når ei motorvogn som skulle vore trygda, men ikkje er det, gjer skade på folk eller *eige*, 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. *Det same gjeld når ei motorvogn som ikkje er trygda, vert nytta urettmessig. Fyrste og andre punktum gjeld likevel ikkje om skadelidaren av fri vilje har teke plass i motorvogna som gjorde skaden, endå skadelidaren visste at ho ikkje var lovleg trygda.*

Har ei motorvogn gjort skade på folk, *fast eigedom eller dyr*, 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. *Første punktum gjeld tilsvarande for skade på anna eige enn fast eigedom og dyr, men 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.*

§ 13 første ledd skal lyde:

Dei trygdelaga som har reidd ut skadebot etter § 10 første ledd, kan søkja utlegget att, anten nokon er ansvarleg for skaden etter vanlege skadebotreglar eller ikkje, hjå den som forsømde å trygda motorvogna, eller hjå den som køyrde eller brukte henne då skaden vart gjord, endå han visste eller måtte vita at vogna ikkje var lovleg trygda. *Om motorvogna vert nytta urettmessig, svarar brukaren i staden for eigaren.* Kjem det til å verka urimeleg i fall heile kravet lyt svarast, og åtferda er orsakande, kan retten minka kravet.

§ 15 skal lyde:

§ 15 (*motorvogner skal vera trygda*)

Motorvogn som er registrert eller skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, skal eigaren trafikktrygda for all skade som

går inn under kapitel II. *Anna motorvogn skal eigaren trafikktrygda om han let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denne lova.*

§ 17 første ledd bokstav h og ny bokstav i skal lyde:

- h) trygding for motorvogner som blir ført inn til riket utan å vere registrert her,
- i) *at alle eller sume slag uregistrerte motorvogner skal ha med lovleg trygdeprov når dei vert køyrde eller fråsegsette på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast.*

§ 21 første ledd skal lyde:

Kongen utpeiker eit eller fleire organ som skal sjå til at trygdelag, skadebehandlingsrepresentantar, informasjonssenter og erstatningsorgan oppfyller sine plikter etter lover og forskrifter som gjennomfører direktiv 2009/103/EF.

II

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset. Kongen kan setje i kraft dei ulike føresegnene til ulik tid.

