



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 74 LS

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i bilansvarslova
(gjennomføring av endringsdirektiv til
motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett)
og samtykke til godkjenning av
EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025
om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv
(EU) 2021/2118

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold..	5	7.2	Direktivet	28
			7.3	Forslaget i høringsnotatet	28
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	7.4	Høringsinstansenes syn	29
2.1	Gjeldende rett	7	7.5	Departementets vurdering	29
2.2	Direktiv (EU) 2021/2118	7			
2.3	Høringen	8	8	Erklæringer om	
2.4	Generelt om høringsinstansenes syn	9		erstatningshistorikk	30
			9	Diverse bestemmelser	32
3	Motorvognforsikrings-		10	Samtykke til godkjenning av	
	direktivets virkeområde	10		EØS-komiteens beslutning	
3.1	Definisjonen av kjøretøy	10		nr. 68/2025 om innlemmelse	
3.1.1	Direktivet og forslaget i			av endringsdirektiv til	
	høringsnotatet	10		motorvognforsikrings-	
3.1.2	Høringsinstansenes syn	11		direktivet i EØS-avtalen	34
3.1.3	Departementets vurdering	11			
3.2	Bruk av kjøretøy	11	11	Økonomiske og administrative	
3.2.1	Direktivet og forslaget i			konsekvenser	35
	høringsnotatet	11			
3.2.2	Høringen	12	12	Merknader til de enkelte	
3.2.3	Departementets vurdering	12		bestemmelsene	36
3.3	Unntakene fra forsikringsplikten ..	12			
3.3.1	Direktivet og forslaget i			A Forslag til lov om endringer i	
	høringsnotatet	12		bilansvarslova (gjennomføring av	
3.3.2	Høringsinstansenes syn	13		endringsdirektiv til motorvogn-	
3.3.3	Departementets vurdering	14		forsikringsdirektivet i norsk rett)	38
3.4	Særlig om motorsport	14			
3.4.1	Direktivet og forslaget i			B Forslag til vedtak om samtykke til	
	høringsnotatet	14		godkjenning av EØS-komiteens	
3.4.2	Høringsinstansenes syn	15		beslutning nr. 68/2025 om	
3.4.3	Departementets vurdering	15		innlemmelse i EØS-avtalen av	
4	Kontroll med forsikring	16		direktiv (EU) 2021/2118	39
5	Ansvarsgrenser	17		Vedlegg	
6	Skadelidtes dekning ved		1	Europaparlaments- og råds-	
	insolvens i forsikringsselskap ..	18		direktiv (EU) 2021/2118 av	
6.1	Gjeldende rett	18		24. november 2021 om endring	
6.2	Direktivet	18		av direktiv 2009/103/EF	
6.3	Forslaget i høringsnotatet	20		om ansvarsforsikring for motor-	
6.4	Høringsinstansenes syn	23		vogn og kontroll med at	
6.5	Departementets vurdering	24		forsikringsplikten overholdes	40
7	Forsikring ved sending		2	EØS-komiteens beslutning	
	av kjøretøy	28		nr. 68/2025 av 14. mars 2025 om	
7.1	Gjeldende rett	28		endring av EØS-avtalens vedlegg	
				IX (Finansielle tjenester)	60



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 74 LS

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

*Tilråding fra Justis- og beredskapsdepartementet 28. mars 2025,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Justis- og beredskapsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringer i bilansvarslova. Bakgrunnen for endringene er gjennomføring i norsk rett av et nytt direktiv (EU) 2021/2118 om endringer i motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF.

Endringsdirektivet ble vedtatt i EU 24. november 2021. EØS-komiteen fattet vedtak om innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen 14. mars 2025 ved beslutning nr. 68/2025 om endring av EØS-avtalens vedlegg IX (Finansielle tjenester). Ettersom det er nødvendig med lovendringer for å gjennomføre direktivet i norsk rett, deltok Norge i

beslutningen med forbehold om Stortingets samtykke, jf. Grunnloven § 26 annet ledd. I proposisjonen bes det om Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning. Rettsakten og EØS-komiteens beslutning i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen, se vedlegg 1 og 2.

I proposisjonen vurderes det i hvilken grad gjennomføring av det nye direktivet i norsk rett krever lovendringer. De fleste av endringsdirektivets bestemmelser nødvendiggjør etter departementets vurdering ikke lovendringer, men det anses likevel å være behov for enkelte endringer i

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

bilansvarslova for å gjennomføre direktivet. Endringene som foreslås, gjelder i hovedsak bestemmelsene i direktivets artikkel 10a og 25a, som skal sikre skadelidte erstatning ved insolvens i forsikringsselskapet der motorvognen er forsikret.

I ny § 10 a i bilansvarslova foreslås det en bestemmelse som gir skadelidte rett til erstatning fra et nasjonalt erstatningsorgan i tilfeller der den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap er gjenstand for insolvensbehandling eller avvik-

ling. Skadelidte bosatt i Norge vil etter bestemmelsen kunne kreve erstatning fra Trafikkforsikringsforeningen i slike tilfeller. Bestemmelsen fastsetter hovedreglene om erstatningsordningen i insolvenstilfeller, og inneholder en forskriftshjemmel for å gi nærmere regler om ordningen.

I § 17 første ledd bokstav h foreslås en utvidelse av hjemmelen til å gi forskrift etter bestemmelsen til også å omfatte regler om forsikring for motorvogner som skal eksporteres fra Norge.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Gjeldende rett

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) gjelder erstatningsansvar for skader som voldes ved bruk av motorvogn og forsikring mot slike skader. Loven § 4 fastsetter et objektivt ansvar for skader som en motorvogn «gjer». Erstatningsansvaret er kombinert med en forsikringsplikt for motorvogn etter bestemmelser i bilansvarslova kapittel IV. Nærmere regler om blant annet forsikringsplikten er gitt i forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafiktrygd m.v.

Bilansvarslova og forskrift om trafiktrygd m.v. er på flere punkter en gjennomføring av EU-direktiver om motorvognforsikring. Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF er en konsolidering av de fem tidligere direktivene om motorvognforsikring, jf. direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 90/232/EØF, 2000/26/EF og 2005/14/EF (første til femte motorvognforsikringsdirektiv). De nevnte direktivene er gjennomført i det aktuelle regelverket.

2.2 Direktiv (EU) 2021/2118

Direktiv (EU) 2021/2118 er et endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF.

Motorvognforsikringsdirektivet er et såkalt minimumsdirektiv, som innebærer at medlemsstatene kan ha bestemmelser i nasjonal rett som gir skadelidte et sterkere vern enn det direktivet krever, jf. artikkel 28. Dette er ikke endret i det nye direktivet.

I endringsdirektivets fortale gis det uttrykk for at ansvarsforsikring for motorkjøretøy er av særlig betydning for Europas borgere, uansett om de er forsikringstakere eller kan bli skadelidte som følge av en ulykke. Videre fremheves det blant annet at slik forsikring dessuten har vesentlig betydning for forsikringsselskapene og også har vesentlig innflytelse på fri bevegelighet for personer, varer og kjøretøy, og dermed på det indre marked. Derfor bør styrking og konsolidering av det indre marked for slik forsikring være et sen-

tralt mål for EUs innsats på området for finansielle tjenesteytelser, ifølge direktivet.

Det fremgår også av fortalen at EU-kommisjonen i 2017 foretok en evaluering av motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF, som konkluderte med at direktivet i det store og hele er vel fungerende, og at det stort sett ikke er behov for endringer. Imidlertid ble det identifisert fire områder der det vil være hensiktsmessig å foreta målrettede endringer: Erstatning til skadelidte der det aktuelle forsikringsselskapet er insolvent, obligatoriske minstebeløp for forsikringsdekning, medlemsstatenes kontroll av kjøretøys forsikring og et nytt forsikringsselskaps bruk av forsikringstakeres erklæringer om erstatningshistorikken. Utover dette har følgende blitt utpekt som områder der endringer vil være hensiktsmessig: Påhengskjøretøy trukket av et kjøretøy, uavhengige prissammenligningsverktøy for motorvognforsikring og informasjonssentre og informasjon til skadelidte. Nedenfor omtales de mest sentrale endringene som følger av endringsdirektivet.

Endringsdirektivet inneholder endringer som får betydning for virkeområdet for motorvognforsikringsdirektivet, jf. *artikkel 1* og *3*. Blant annet er det inntatt en ny definisjon av «kjøretøy» og av «bruk av kjøretøy». I artikkel 3 om lovpliktig forsikring av kjøretøy er det inntatt en ny bestemmelse om at direktivet ikke får anvendelse på bruk av kjøretøy i forbindelse med motorsportsbegivenheter og -aktiviteter dersom nærmere angitte vilkår er oppfylt.

Artikkel 4 gjelder kontroll med forsikring. Utgangspunktet er at medlemsstatene ikke fører kontroll med ansvarsforsikring for kjøretøy som er hjemmehørende på en annen medlemsstats område. Det samme gjelder for kjøretøy som er hjemmehørende på et tredjelandts område, når slike kjøretøy kommer inn på deres område fra en annen medlemsstats område. I det nye direktivet er det nærmere presisert når medlemsstatene kan føre en slik kontroll med forsikring, herunder krav om at kontrollen ikke er diskriminerende, og at den er nødvendig og forholdsmessig med sikte på å nå målene den skal forfølge. I tillegg er det innført nye krav til behandling av personopplys-

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

ninger i artikkel 4 nr. 2, som også må være oppfylt.

I *artikkel 5* om unntak fra kravet om lovpliktig forsikring av kjøretøy gis det nye bestemmelser i nr. 3 til 7.

I *artikkel 9* heves minstebeløpene for forsikringsdekning i nasjonal rett for henholdsvis personskader og tingsskader.

I *artikkel 10a* og *25a* er det gitt nye bestemmelser om at hver medlemsstat skal opprette eller godkjenne et organ som har til oppgave å yte erstatning til skadelidte i tilfeller av insolvens i forsikringsselskapet til motorvognen som har voldt skaden. Artikkel 10a gjelder skade som følge av ulykke i medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, mens artikkel 25a gjelder skade som følge av ulykke som skjer i en annen medlemsstat enn den skadelidtes bostedsstat. De nevnte bestemmelsene fastsetter nærmere regler om denne erstatningsordningen i insolvenstilfeller.

I *artikkel 15a* er det gitt en ny bestemmelse om beskyttelse av skadelidte ved ulykker som involverer en tilhenger som trekkes av et kjøretøy.

I *artikkel 16* gis nye regler som gjelder erklæringer om erstatningshistorikk, og i *artikkel 16a* er det inntatt en ny bestemmelse om prissammenligningsverktøy for motorvognforsikring.

2.3 Høringen

Justis- og beredskapsdepartementet sendte 14. mars 2023 et høringsnotat om gjennomføring i norsk rett av det nye direktivet om endringer i motorvognforsikringsdirektivet på høring.

Høringsfristen var 12. juni 2023. Høringsnotatet ble sendt til følgende høringsinstanser:

Departementene

Finanstilsynet

Forbrukertilsynet

Landbruksdirektoratet

Norsk Pasientskadeerstatning

Politidirektoratet

Regelrådet

Regjeringsadvokaten

Riksadvokaten

Sametinget

Sivilombudet

Statens vegvesen/Vegdirektoratet

Advokatforeningen

Allskog

Alpinanleggenes Landsforening

AT Skog

Autobransjens Leverandørforening

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Bilimportørenes Landsforening

Den norske Dommerforening

Finans Norge

Finansklagenemnda

Finnmarkseiendommen

Forbrukerrådet

Glommen-Mjøsen Skog SA

Hovedorganisasjonen Virke

Kongelig Norsk Automobilklub

KS Kommunesektorens Organisasjon

Landsorganisasjonen i Norge

Lastebileiernes Forening

MA – Rusfri trafikk

Maskinentreprenørenes Forbund

NHO Logistikk og Transport

NHO Transport

Norges Automobil-Forbund

Norges Bilbransjeforbund

Norges Bilutleieforbund

Norges Bondelag

Norges Handikapforbund

Norges Lastebileier-Forbund

Norges Parkeringsforening (NORPARK)

Norges Skogeierforbund

Norges Taxiforbund

Norges Turbileierforbund

Norsk Bonde- og Småbrukarlag

Norsk Forbund for Utviklingshemmede

Norsk Forsikringsjuridisk Forening

Norsk Gartnerforbund

Norsk Industri

Norsk Motorcykel Union (NMCU)

Norskog

Næringslivets Hovedorganisasjon

Opplysningsrådet for veitrafikken

Personskadeforbundet LTN

Sporveien

Statskog SF

Stiftelsen for industriell og teknisk forskning ved

Norges tekniske høgskole (SINTEF)

Syklistenes Landsforening

Trafikkforsikringsforeningen

Trafikkforum

Trafikksikkerhetsforeningen TSF

Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes

Forening

Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Transportøkonomisk institutt

Trygg Trafikk

Viken Skog

Yrkesorganisasjonenes Landsforbund (YS)

Yrkestrafikkforbundet

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

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

Følgende høringsinstanser har hatt realitetsmerknader til forslagene i høringsnotatet:

Advokatforeningen
Kongelig Norsk Automobilklub
Norges Trafikkskoleforbund
Personskadeforbundet LTN
Trafikkforsikringsforeningen

Følgende høringsinstanser har gitt uttrykk for at de ikke har merknader eller ikke ønsker å gi høringsuttalelse:

Forsvarsdepartementet
Statens vegvesen
NHO Transport
Norges Parkeringsforening (NORPARK)

2.4 Generelt om høringsinstansenes syn

Høringsinstansene som har uttalt seg i høringen, synes generelt å være positive til forslaget om

gjennomføring av direktivet i norsk rett. *Advokatforeningen* uttaler at foreningen er «enig med vurderingene til departementet og utkastet til endringer i bilansvarsloven». *Kongelig Norsk Automobilklub* «ser det som positivt at skadelidtes interesser etter bilansvarsloven styrkes og støtter forslagene til endringer i loven». *Norges Trafikkskoleforbund* «ser positivt på forslaget til endringer i høringsdokumentet vedrørende bilansvarslova».

Personskadeforbundet LTN har enkelte merknader til spørsmålet om dekning ved insolvens i forsikringsselskap, og uttaler at forbundet utover dette slutter seg til departementets merknader i høringsbrevet. *Trafikkforsikringsforeningen (TFF)* viser til at den har stilt seg positiv til forslag om at oppgaven som insolvensorgan etter direktivet legges til foreningen, men peker på noen problemstillinger som foreningen mener må utredes i den forbindelse, blant annet finansieringsmodell for ordningen. Når det gjelder de øvrige endringene i direktivet, er TFFs oppfatning at det ikke kreves endringer i bilansvarslova annet enn i § 17. TFF gir uttrykk for at «[n]orsk lov er i all hovedsak i samsvar med direktivet», men har enkelte kommentarer til noen av punktene i endringsdirektivet.

3 Motorvognforsikringsdirektivets virkeområde

3.1 Definisjonen av kjøretøy

3.1.1 Direktivet og forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet ble det påpekt at et sentralt poeng ved motorvognforsikringsdirektivet er at erstatningsansvaret som kan oppstå ved bruk av motordrevet kjøretøy, skal være forsikret. Departementet viste til at dette kommer til uttrykk i artikkel 3 første ledd, som slår fast at medlemsstatene skal sikre at erstatningsansvaret for ferdsel med «kjøretøy» som er hjemmehørende i vedkommende stat, skal være dekket av forsikring. Uttrykket «kjøretøy» er definert i artikkel 1 nr. 1 i det gjeldende direktivet.

I endringsdirektivet artikkel 1 nr. 1 er det innført en ny definisjon av «kjøretøy». Det ble i høringsnotatet redegjort slik for direktivets definisjon og avgrensning av kjøretøy:

«Ordet «kjøretøy» er definert i artikkel 1 nr. 1. Det følger av bokstav a, slik bestemmelsen skal lyde etter artikkel 1 i endringsdirektivet, at det siktes til ethvert motordrevet kjøretøy som utelukkende drives frem med mekanisk kraft på land, men som ikke kjøres på skinner. Dette svarer i det vesentlige til definisjonen av «motorvogn» i bilansvarslova § 3 første ledd, som går ut på at kjøretøyet skal være drevet frem av en motor, at det er ment å kjøres på land (bakken), og at kjøretøy som kjøres på skinner, ikke er omfattet.

Endringsdirektivet innebærer at det gjøres unntak fra forsikringsplikten for enkelte små elektriske kjøretøy. Dette er begrunnet slik i punkt 3 i fortalen (i den danske språkversjonen av direktivet):

«Siden direktiv 2009/103/EF trådte i kraft, er der kommet mange nye typer av motorkjøretøyer på markedet. Noke af dem er drevet af en rent elektrisk motor, og noke af dem af hjelpeudstyr. Sådanne køretøyer bør tages med i betragtning ved definitionen af begrebet «køretøj». Denne definition bør baseres på sådanne køretøjers generelle karakteristika, navnlig deres konstruktivt bestemte maksimalhastig-

heder og nettovægt, og bør fastsætte, at kun køretøjer, der udelukkende drives af mekanisk energi, er omfattet. Definitionen bør gælde uanset antallet af hjul, som køretøjet har. Kørestole beregnet til personer med fysisk funktionsnedsettelse bør ikke medtages i definitionen.»

I punkt 6 i fortalen sies følgende:

«Noke motorkjøretøyer er mindre og er derfor mindre tilbøjelige end andre til at forårsage betydelig personskade eller tingsskade. Det ville være uforholdsmæssigt og ikke fremtidssikret at medtage dem i anvendelsesområdet for direktiv 2009/103/EF. Hvis de blev medtaget, ville det også underminere udbredelsen af nyere køretøyer, som f.eks. elcykler, der ikke udelukkende drives af mekanisk kraft, og modvirke innovation. Derudover er der ikke fyldestgørende dokumentation for, at sådanne mindre køretøyer kan forårsage ulykker med skadelidte i samme omfang som andre køretøyer, f.eks. biler eller lastbiler. I overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprinsippet bør kravene på EU-plan derfor kun omfatte de køretøyer, der er defineret som sådanne i direktiv 2009/103/EF.»

Det følger av artikkel 28 annet ledd nr. 1 at direktivet ikke er til hinder for at statene i sin nasjonale lovgivning stiller krav om ansvarsforsikring for kjøretøy som er unntatt fra direktivets virkeområde.»

På bakgrunn av redegjørelsen for direktivets definisjon av kjøretøy ble det uttalt følgende om forholdet til norsk rett i høringsnotatet:

«Med hjemmel i bilansvarslova § 3 fjerde ledd er det også i relasjon til bilansvarslova gjort unntak for enkelte små elektriske kjøretøy, jf. forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt § 1. Det er her gjort unntak for rullestol og for sykkel som nevnt i § 2-5 nr. 12 i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr. De nevnte forskriftsbestemmelsene innebærer at sykler med elektrisk hjelpemotor

regnes som motorvogn etter bilansvarslova dersom hjelpemotorens effekt og sykkelens hastighet overstiger visse terskler.

At forsikringsplikten ikke skal gjelde for rullestoler, er presisert i artikkel 1 nr. 1 i endringsdirektivet og følger som nevnt også av fortalen. Når det gjelder el-sykler, forstår departementet direktivet slik at disse er unntatt fra forsikringsplikten etter direktivet uavhengig av fart, vekt og kraft siden direktivet bare omfatter kjøretøy som «utelukkende» drives frem ved mekanisk kraft. En slik forståelse støttes av punkt 6 i fortalen til endringsdirektivet og er også lagt til grunn i det svenske forslaget (Ds 2022:27 Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken side 58). Etter de norske reglene anses de mer kraftfulle el-syklene som motorvogner, noe som bl.a. innebærer at det gjelder en forsikringsplikt etter bilansvarslova, men direktivet er som nevnt ikke til hinder for at forsikringsplikten i nasjonal lovgivning gjøres mer omfattende enn det som følger av direktivet.

Forsikringsplikt for visse typer små elektriske kjøretøy ble vurdert i forbindelse med forskriftsendringer i 2022, særlig på bakgrunn av skader i forbindelse med bruk av elsparesykler. Slike kjøretøy var tidligere omfattet av unntaket for sykkel i den nevnte forskriften om unntak fra forsikringsplikt § 1, men anses i dag som motorvogn, jf. bl.a. forskrift 25. mai 2022 nr. 918 om krav til liten elektrisk motorvogn. Dette innebærer at kjøretøyene er underlagt forsikringsplikt. Som følge av forskriftsreguleringen er det forsikringsplikt for noen slike kjøretøy som ikke omfattes av direktivets definisjon, men det følger som nevnt ovenfor av direktivet at det gir adgang til dette. Forholdet til direktivet ble vurdert også i forbindelse med de nevnte forskriftsendringene[...].»

Direktivet ble altså ikke ansett å nødvendiggjøre lovendringer.

Det ble videre nevnt i høringsnotatet at etter nr. 1 bokstav b i endringsdirektivet skal også tilhengere («påhengskjøretøy» i den danske språkversjonen av direktivet) som skal benyttes sammen med et kjøretøy som omfattes av bokstav a, regnes som kjøretøy etter direktivet. Det er her presisert at dette gjelder uavhengig av om tilhengeren er koblet til kjøretøyet eller ikke. Videre ble det påpekt at dette også følger av artikkel 1 nr. 1 i det gjeldende direktivet, selv om presiseringen om tilhengere har en noe annen utforming der

enn i endringsdirektivet. Det ble gitt uttrykk for at departementet ikke kan se at man med denne endringen har ment å endre virkeområdet for direktivet, og dermed heller ikke kan se at det er behov for endringer i reguleringen av tilhengere i bilansvarslova § 3 tredje ledd. For øvrig ble det vist til omtalen i høringsnotatet av den nye bestemmelsen i artikkel 15a, som også gjelder tilhengere.

3.1.2 Høringsinstansenes syn

I høringen er det bare *Trafikkforsikringsforeningen* som har kommentert dette punktet i høringsnotatet. Trafikkforsikringsforeningen gir i sin høringsuttalelse uttrykk for følgende:

«Endringsdirektivet unntar visse kjøretøy fra å være omfattet av direktivet etter ny artikkel 1. Dette gjelder mindre motorvogner, som for eksempel små elektriske motorvogner. Statene kan likevel innføre krav om forsikring for slike motorvogner i nasjonal lovgivning, slik som Norge har gjort. Unntaket for mindre motorvogner krever ikke endringer i norsk lov. Men TFF ønsker likevel å presisere at avviket mellom direktivet og norsk rett, særlig vedrørende maksimalhastighet, kommer til å by på utfordringer i fremtiden når det kommer til grenseoverskridende trafikk.»

3.1.3 Departementets vurdering

Departementet viser til vurderingen i høringsnotatet. Det ble her lagt til grunn at direktivet ikke gjør lovendringer nødvendig. Etter norsk rett er det oppstilt forsikringsplikt for visse små elektriske kjøretøy som ikke omfattes av direktivets definisjon av motorvogn. Direktivet er imidlertid ikke til hinder for at det i nasjonal rett stilles krav til forsikring for kjøretøy som er unntatt fra direktivets virkeområde, jf. artikkel 28 nr. 1 annet ledd. I høringen har det ikke kommet innvendinger mot vurderingen i høringsnotatet, og departementet opprettholder denne vurderingen.

3.2 Bruk av kjøretøy

3.2.1 Direktivet og forslaget i høringsnotatet

I endringsdirektivet er det i artikkel 1 nr. 1 bokstav b inntatt et nytt nr. 1a i motorvognforsikringsdirektivet der uttrykket «bruk av et kjøretøy» (i dansk språkversjon «færdsel med køretøj») defi-

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

neres. Utrykket defineres her slik (uoffisiell norsk oversettelse):

«enhver bruk av et kjøretøy på en måte som er i samsvar med kjøretøyets funksjon som transportmiddel på ulykkestidspunktet, uavhengig av kjøretøyets kjennetegn og uavhengig av det terrenget som motorvognen brukes i, og av om det står stille eller er i bevegelse».

Det fremgår av endringsdirektivets fortale punkt 5 at definisjonen har bakgrunn i tre dommer fra EU-domstolen som har avklart og presisert innholdet i artikkel 3 første ledd. I nevnte fortalepunkt vises det til at det av hensyn til rettssikkerheten er hensiktsmessig å avspeile denne rettspraksisen i direktivet ved å tilføye en definisjon av bruk av et kjøretøy.

Om forholdet mellom direktivet og norsk rett ble det uttalt i høringsnotatet:

«I fortalens punkt 5 vises det til sakene Vnuk (C-162/13), Rodrigues de Andrade (C-514/16) og Torreiro (C-334/16), og det fremgår at siktemålet med endringene er at avklaringene av direktivets virkeområde som følger av disse dommene, blir avspeilet i direktivet.

I Prop. 137 L (2018–2019) vurderte departementet om de tre dommene ville kreve endringer i bilansvarslova. Under henvisning til Vnuk-dommen ble den daværende bestemmelsen i § 2 annet ledd første punktum foreslått opphevet, se punkt 3.4 i proposisjonen. Det fulgte av denne bestemmelsen at dersom en uregistrert motorvogn gjorde skade, og motorvognen ikke var registreringspliktig etter vegtrafikkloven, ville skadetilfellet være omfattet av loven «berre når skaden er gjort på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der». Departementet vurderte i punkt 3.3 i proposisjonen om dommen nødvendiggjorde endringer også i § 2 første ledd bokstav b om at skaden ikke går inn under loven hvis skaden «er gjort medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast», men departementet kom til at denne bestemmelsen kunne videreføres. Departementet viste til vurderingene i høringsnotatet og uttalte følgende:

«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 utgjør «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.»

Departementets forslag ble fulgt opp av Stortinget ved endringslov 26. mai 2020 nr. 46.»

Etter dette ble det i høringsnotatet lagt til grunn at endringene i artikkel 3, jf. definisjonen av uttrykket bruk av kjøretøy i nytt nr. 1a i artikkel 1, ikke nødvendiggjør ytterligere endringer av bilansvarslova.

3.2.2 Høringen

I høringen har det ikke vært noen merknader til dette spørsmålet.

3.2.3 Departementets vurdering

Den nye definisjonen i artikkel 1 nr. 1a av uttrykket «bruk av et kjøretøy» har, som det fremgår av punkt 3.2.1, bakgrunn i de tre nevnte dommene fra EU-domstolen. Endringer i bilansvarslova som følge av disse dommene ble vurdert i Prop. 137 L (2018–2019), og loven ble endret i samsvar med disse forslagene, jf. endringslov 26. mai 2020 nr. 46. Departementet viser til vurderingen i høringsnotatet om at ytterligere endringer i bilansvarslova ikke anses å være nødvendig for å gjennomføre direktivet. Det har ikke kommet noen motforestillinger til dette i høringen, og departementet opprettholder denne vurderingen.

3.3 Unntakene fra forsikringsplikten

3.3.1 Direktivet og forslaget i høringsnotatet

I endringsdirektivet er det tilføyd enkelte nye regler i motorvognforsikringsdirektivet artikkel 5 om unntak fra forsikringsplikt, jf. artikkel 1 nr. 4.

Det ble i høringsnotatet redegjort slik for de nye reglene:

«Det følger av artikkel 5 i motorvognforsikringsdirektivet at medlemsstatene kan gjøre visse unntak fra forsikringsplikten som følger av artikkel 3. Endringsdirektivet åpner for enkelte ytterligere unntak ved at det i artikkel 5 tilføyes tre nye unntaksbestemmelser. Det følger av nytt nr. 3 at det kan gjøres unntak for kjøretøy som midlertidig eller permanent er tatt ut av bruk eller forbudt å bruke, forutsatt at det er gjennomført en formell administrativ prosedyre. Unntaksbestemmelsen i nytt nr. 4 gjelder kjøretøy som utelukkende brukes på områder med begrenset adgang. Nytt nr. 5 åpner for unntak for kjøretøy som ikke er tillatt for bruk på offentlig vei. Hvis en medlemsstat velger å benytte seg av en av disse unntaksbestemmelsene, skal medlemsstaten sikre at kjøretøyene det gjøres unntak for, behandles på samme måte som uforsikrede kjøretøy. Videre følger det av nr. 6 at medlemsstaten skal underrette Kommisjonen om at det er gjort unntak.

Det er som nevnt opp til den enkelte medlemsstaten om den vil benytte seg av en eller flere av unntaksreglene, men de nye reglene kan også ha betydning som en avklaring av virkeområdet for forsikringsplikten etter artikkel 3. Det er naturlig å forstå de nye reglene i artikkel 5 nr. 3 til 5 slik at de bygger på en forutsetning om at forsikringsplikten etter artikkel 3 i utgangspunktet gjelder både for kjøretøy som midlertidig eller permanent er tatt ut av bruk eller forbudt å bruke etter en formell administrativ prosedyre, kjøretøy som utelukkende brukes på områder med begrenset adgang, og kjøretøy som ikke er tillatt for bruk på offentlig vei. Begrensningen etter artikkel 3 om at forsikringsplikten gjelder «færdsel med køretøj» («use of a vehicle»), må imidlertid uansett gjelde.»

Om forholdet mellom direktivet og norsk rett ble det videre uttalt i høringsnotatet:

«Hvilke motorvogner som skal være forsikret etter norsk rett, er regulert i bilansvarslova § 15. Her slås det fast at motorvogner som er registrert eller skulle ha vært registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikkloven, skal eieren forsikre for all skade som går inn under kapittel II i loven. Andre motorvogner skal forsikres om eieren lar motorvognen «verta

brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denne lova». Forsikringsplikten etter § 15 må etter dette ses i sammenheng med angivelsen i § 2 av hvilke skadetyper som er unntatt fra loven. Paragraf 2 bokstav b gjør som nevnt unntak for skade som «er gjort medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Som det fremgår av punkt 4.2, legger departementet til grunn at denne bestemmelsen er i samsvar med direktivet siden en motorvogn som er «forsvarleg fråsegsatt», vanskelig kan utgjøre «use of a vehicle», jf. sitatet fra Prop. 137 L (2018–2019) punkt 3.3.4.

Departementet kan etter dette ikke se at de avklaringene de nye unntaksreglene i artikkel 5 innebærer for forståelsen av omfanget av forsikringsplikten etter artikkel 3, nødvendiggjør endringer i bilansvarslova. Departementet kan heller ikke se at det bør være aktuelt for Norge å benytte seg av de nye unntakene. Dette ville innebære at eieren av motorvognen fritas fra forsikringsplikten, men da slik at en eventuell skade i stedet må dekkes av forsikringsselskapene som tilbyr trafikksforsikring i Norge, i fellesskap.»

Som det fremgår av det siterte, ble endringer i bilansvarslova med andre ord ikke ansett nødvendig.

3.3.2 Høringsinstansenes syn

I høringen har *Trafikkforsikringsforeningen* enkelte merknader knyttet til reglene om unntak fra forsikringsplikt:

«Etter art 5 kan det gjøres noen unntak fra forsikringsplikten etter art 3. I endringsdirektivet er det inntatt tre nye unntak som medlemsstatene kan benytte. Det forutsettes imidlertid at unntak for kjøretøy som nevnt i 3-5 behandles på samme måte som om de var uforsikrede kjøretøy.

Eier av kjøretøyet er som regel nærmest til å bære ansvaret for skader som måtte oppstå, og unntak fra den alminnelige forsikringsplikten bør begrenses. I praksis ser vi likevel at det er utfordrende å oppfylle forsikringsplikten for eiere av enkelte kjøretøygrupper på lukket område. Eksempelvis er det vanskelig å forsikre nyimporterte motorvogner som skal videre til forhandler. Disse motorvognene kjøres av og på transportfarttøy på lukket område

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

og har dermed forsikringsplikt, men lar seg ikke forsikre på alminnelig måte ettersom de ikke er registrert. Unntak fra forsikringsplikten for nyimporterte biler ville innebære at TFF skulle være ansvarlig for alle skader som forvoldes av slike kjøretøy, uten mulighet for å søke regress. TFF deler departementets oppfatning om at det ikke bør være aktuelt å benytte seg av unntakene, især så lenge dette innebærer at TFF skal dekke skadene som om kjøretøyene var uforsikret.»

3.3.3 Departementets vurdering

Departementet opprettholder vurderingen i høringsnotatet om at de nye unntaksreglene ikke nødvendigvis endringer i bilansvarslova, og at det ikke synes å være aktuelt for Norge å benytte seg av de nye unntakene direktivet åpner for. Anvendelse av unntakene vil som nevnt i høringsnotatet innebære at eieren av motorvognen fritas fra forsikringsplikten, men at en eventuell skade i stedet må dekkes av forsikringsselskapene som tilbyr trafikksikring i Norge, i fellesskap. I høringen støtter Trafikkforsikringsforeningen vurderingen av at det ikke bør være aktuelt å benytte seg av de nye unntakene, og for øvrig har det ikke kommet merknader til spørsmålet.

3.4 Særlig om motorsport

3.4.1 Direktivet og forslaget i høringsnotatet

I artikkel 3 er det inntatt en ny bestemmelse som fastsetter at direktivet på visse vilkår ikke gjelder for motorsportsbegivenheter og -aktiviteter, jf. endringsdirektivet artikkel 1 nr. 2 bokstav b. Bestemmelsen lyder slik (uoffisiell norsk oversettelse):

«Dette direktivet får ikke anvendelse på bruk av et kjøretøy i forbindelse med motorsportsarrangementer og -aktiviteter, herunder løp, konkurranser, trening, testing og demonstrasjoner innenfor et begrenset og avgrenset område i en medlemsstat, når medlemsstaten sikrer at arrangøren av aktiviteten eller en annen part har tegnet en alternativ forsikring eller garantiordning som dekker skade på enhver tredjepart, herunder tilskuere og andre tilstedeværende, men ikke nødvendigvis dekker skade på de deltakende førerne og deres kjøretøyer.»

I høringsnotatet ble det redegjort slik for bestemmelsen:

«I tillegg til endringen som er omtalt i punkt 4.2, er artikkel 3 også endret ved at det er inntatt en ny bestemmelse som slår fast at direktivet ikke gjelder for ferdsel med kjøretøy i forbindelse med motorsportsbegivenheter og -aktiviteter på et avgrenset område. Hvorvidt direktivet gjelder for denne typen aktiviteter, har tidligere vært ansett som noe usikkert, se blant annet Prop. 137 L (2018–2019) punkt 3.5 og Prop. 151 L (2020–2021) punkt 3.1.3.

En forutsetning for at det kan gjøres unntak etter den nye direktivbestemmelsen, er at medlemsstaten sikrer at arrangøren av aktiviteten eller en annen part har tegnet en alternativ forsikring eller garantiordning som dekker skade på enhver tredjeperson, herunder tilskuere og andre tilstedeværende. Det er presisert at forsikringen eller garantien ikke trenger å dekke skade på deltakende førere og deres kjøretøy.»

Om forholdet mellom direktivet og norsk rett ble det uttalt i høringsnotatet:

«Et tilsvarende unntak for motorsport mv. som følger av direktivet, følger også av bilansvarslova § 2 bokstav c. En skade går etter denne bestemmelsen ikke inn under loven når skaden «er gjort medan vogna er med i organisert trenings- eller konkurransekjøring på lukka bane eller anna avsperra område, og det er teikna forsikring i samsvar med reglane som gjeld for slik kjøring». Slike regler om en alternativ forsikringsplikt som det vises til her, følger av forskrift 18. juni 2021 nr. 2127 om kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område og om annen bruk av gokart. I § 9 første ledd i denne forskriften er det fastsatt at det til dekning av skade som motorvogn kan volde i forbindelse med organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område, skal tegnes forsikring med tilsvarende dekning som etter bilansvarslova. Ifølge tredje ledd i § 9 er det arrangøren som skal sikre at det er tegnet forsikring.

Etter annet ledd er det ikke nødvendig at forsikringen dekker

- «a. skade på sjåførere eller passasjerere som deltar i kjøringen.
- b. skade på motorvogn eller eiendom på lukket bane eller annet avsperrert område.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

- c. tingsskade som påføres forsikringstakeren eller den som eier eller leier området der kjøringen finner sted.»

Departementet legger til grunn at unntaket i bilansvarslova § 2 bokstav c er i samsvar med direktivet. Bestemmelsen er begrenset til organisert trenings- og konkurransekjøring, og bare når slik kjøring finner sted på lukket bane eller annet avsperrert område. Bestemmelsen pålegger også en forsikringsplikt som trer i stedet for den forsikringsplikten som følger av bilansvarslova.

Den alternative forsikringsplikten er som nevnt regulert nærmere i § 9 i den nevnte forskriften. Bestemmelsen stiller krav om at forsikringen skal gi tilsvarende dekning som etter bilansvarslova, og norsk rett er dermed i samsvar med unntaksbestemmelsen etter direktivet også på dette punktet. Kravet til forsikringsdekning samsvarer for øvrig også godt med uttalelsene i fortalen punkt 12, der det gis uttrykk for at den alternative forsikringen bør sikre skadelidte erstatning på en måte «der ligger så tæt som muligt på, hvordan de ville blive ydet erstatning i henhold til direktiv 2009/103/EF».

Departementet legger også til grunn at unntakene fra forsikringsdekningen i § 9 annet ledd i forskriften er i samsvar med direktivet. At det kan gjøres unntak for skade på deltakende sjåfører og motorvogner, jf. bokstav a og b, går uttrykkelig frem av direktivet. Direktivet nevner ikke spesielt passasjerer, jf. bokstav a, eiendom på lukket bane eller annet avsperrert område, jf. bokstav b, eller tingsskade som påføres forsikringstakeren eller den som eier eller leier området der kjøringen finner sted, jf. bokstav c. Kravet etter direktivet er imidlertid at forsikringen skal dekke «skade på enhver

tredjemann, herunder tilskuere eller andre tilstedeværende». En passasjer i den deltakende motorvognen kan etter departementets vurdering ikke regnes som en «tredjemann». Tilsvarende er lagt til grunn i det svenske forslaget (Ds 2022:27 Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken side 80-81). Det samme må antas å gjelde forsikringstakeren og den som eier eller leier området der kjøringen finner sted.»

Det ble etter dette antatt at den nye direktivbestemmelsen i artikkel 3 om unntak for motorsport mv. ikke nødvendiggjør endringer i norsk rett.

3.4.2 Høringsinstansenes syn

I høringen er det bare *Trafikkforsikringsforeningen* som kommenterer bestemmelsen om motorsport. Foreningen uttaler:

«En naturlig forståelse av ordlyden innebærer etter vårt syn at passasjerer, som tar en aktiv del av motorsporten, ikke kan anses å være tredjepart. Vi anser derfor at unntaket for både fører og passasjer i motorsportsportforskriften § 9 mest sannsynlig er i samsvar med endringsdirektivet.»

3.4.3 Departementets vurdering

Tilsvarende som i høringsnotatet antar departementet at det nye unntaket for motorsport mv. ikke nødvendiggjør endringer i bilansvarslova. Det vises til vurderingen i høringsnotatet om spørsmålet.

4 Kontroll med forsikring

Endringsdirektivet innebærer endringer i motorvognforsikringsdirektivet artikkel 4 om kontroll med forsikring for kjøretøy, jf. artikkel 1 nr. 3.

Om artikkel 4 i det gjeldende direktivet og gjeldende norsk rett ble det uttalt i *høringsnotatet*:

«Artikkel 4 i det gjeldende motorvognforsikringsdirektivet fastsetter at medlemsstatene skal unnlate å kontrollere ansvarsforsikringen for kjøretøy som er hjemmehørende på en annen medlemsstats territorium, og for kjøretøy som er hjemmehørende på en tredjestats territorium, når disse kommer inn på deres territorium fra en annen medlemsstats territorium. Etter bestemmelsen kan de imidlertid foreta ikke-systematiske kontroller av forsikringer såfremt disse ikke innebærer forskjellsbehandling og foretas som ledd i en kontroll som ikke utelukkende gjelder forsikringskontroll.

Etter det gjeldende direktivet artikkel 8 skal kjøretøy som vanligvis befinner seg på en tredjestats territorium, før innreise ha et gyldig såkalt grønt kort eller en grenseforsikringsattest som viser at kjøretøyet er forsikret.

Det er ikke bestemmelser i det norske bilansvarsregelverket om kontroll av motorvognforsikring.»

Om endringsdirektivet og forholdet til norsk rett ble det uttalt:

«Endringsdirektivet opprettholder utgangspunktet om at medlemsstatene ikke fører kontroll med ansvarsforsikring for kjøretøy som nevnt (vanligvis hjemmehørende i andre stater). Imidlertid er det gjort noen endringer i vil-

kårene i artikkel 4 for når medlemsstatene likevel kan føre en slik kontroll. Vilråene er blant annet at kontrollen ikke er diskriminerende, og er nødvendig og forholdsmessig for å nå målene den søker å oppnå. Det er videre oppstilt nærmere krav i nr. 1 bokstav a og b. I artikkel 4 nr. 2 gis nye regler om behandling av personopplysninger i forbindelse med forsikringskontroll.

Artikkel 4 gir etter dette en viss adgang til kontroll med ansvarsforsikring av kjøretøy hjemmehørende i andre stater, men ingen plikt til å innføre en slik kontrollordning. Utgangspunktet etter artikkelen er som nevnt at medlemsstatene ikke fører slik kontroll, men dersom de velger å gjøre det, må kontrollen skje innenfor de rammer artikkel 4 setter.

Departementet er ikke kjent med at det foreligger et behov for å innføre slike kontrollordninger i Norge. Dette antas også å forutsette at det finnes ordninger for utveksling av informasjon om et kjøretøy som er registrert i et annet land, har tegnet ansvarsforsikring – noe som ikke reguleres nærmere i direktivet.

Om det ikke er aktuelt å innføre en ordning med kontroll av ansvarsforsikring, legger departementet til grunn at artikkel 4 i det nye direktivet ikke krever gjennomføring av direktivets regler om dette i nasjonal rett.»

På denne bakgrunn ble det i høringsnotatet ikke foreslått endringer i regelverket.

I *høringen* har det ikke kommet noen merknader til spørsmålet.

Departementet opprettholder etter dette vurderingen i høringsnotatet og foreslår ikke noen regler om kontroll med forsikring.

5 Ansvarsgrenser

Motorvognforsikringsdirektivet artikkel 9 har regler om beløpsgrenser for forsikringsselskapers ansvar ved personskader og tingskader. Direktivet fastsetter minstebeløp for forsikringsdekningen slik at medlemsstatene kan fastsette beløpsgrenser som er høyere enn direktivets minstebeløp. I endringsdirektivet artikkel 1 nr. 5 er minstebeløpene i artikkel 9 hevet.

I *høringsnotatet* ble det uttalt følgende om de nye reglene i endringsdirektivet og forholdet til norsk rett:

«I direktivets fortale punkt 19 vises det til at det etter det gjeldende direktivet gjelder forskjellige referansedatoer for den periodebestemte beregningen av beløpsgrensen i de forskjellige medlemsstatene, noe som fører til at medlemsstatene har forskjellige minstebeløp. Det fremgår av fortalen at minstebeløpene bør harmoniseres med sikte på å sikre lik minstebeskyttelse av skadelidte i EU, og at det bør innføres en ensartet justeringsbestemmelse.

Endringsdirektivet innfører i artikkel 9 nr. 1 følgende minstebeløp:

- for personskader: 6 450 000 EUR pr. ulykke, uansett antallet skadelidte, eller 1 300 000 EUR pr. skadelidt
- for tingskader: 1 300 000 EUR pr. ulykke, uansett antallet skadelidte

Artikkel 9 nr. 2 fastsetter at Kommisjonen hvert femte år fra den 22. desember 2021 skal justere minstebeløpene i overensstemmelse med den harmoniserte forbrukerprisindeks

(HICP), jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/792.

De nye minstebeløpene etter artikkel 9 krever ikke endringer i norsk rett. Som det fremgår, er direktivet ikke til hinder for at det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn minstebeløpene som følger av direktivet. Etter bilansvarslova gjelder det ikke noen ansvarsgrense for personskader. For tingskader gjelder det etter bilansvarslova § 9 første ledd en ansvarsgrense på 100 000 000 kroner «for det som vert skadd i same hending». Ansvarsgrensen etter § 9 var tidligere 10 000 000 kroner, men beløpet ble hevet til 100 000 000 kroner ved endringslov 26. mai 2020 nr. 46. Ved samme lovendring ble tidligere fjerde ledd, som ga departementet kompetanse til å gi regler i forskrift om indeksregulering av ansvarsgrensene, opphevet. Bakgrunnen for dette var at det ikke er behov for regler om indeksregulering når ansvarsgrensen er satt så mye høyere enn direktivets minstebeløp, jf. Prop. 137 L (2018–2019) punkt 5. Dette synspunktet gjør seg gjeldende også for de nye minstebeløpene som følger av endringsdirektivet.»

På denne bakgrunn ble det ikke foreslått noen endringer.

I *høringen* har det ikke vært merknader til spørsmålet. D e p a r t e m e n t e t kan ikke se at direktivet krever endringer i norsk rett og viser til vurderingen i *høringsnotatet*.

6 Skadelidtes dekning ved insolvens i forsikringsselskap

6.1 Gjeldende rett

Bilansvarslova § 10 gir regler om ansvar i tilfeller der en motorvogn som har gjort skade, er uforsikret eller ukjent. I slike tilfeller har forsikringsselskapene som tilbyr trafikksikring i Norge, et felles ansvar for å bære tapet. Nærmere regler om ordningen og ansvarsfordelingen mellom selskapene er gitt i forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikksikring § 2. Trafikksikringsforeningen administrerer ordningen og bærer tapet i første omgang. Ordningen omfatter imidlertid ikke tilfeller der forsikringsselskapet som er ansvarlig for skaden, er insolvent eller i en tilsvarende situasjon.

Tilfeller av insolvens i forsikringsselskap for blant annet trafikksikring reguleres i dag av garantiordningen for skadeforsikring i finansforetaksloven kapittel 20A, med utfyllende bestemmelser i finansforetaksforskriften. Om medlemskap i garantiordningen fastsetter finansforetaksloven § 20A-3 første ledd at forsikringsforetak som er gitt tillatelse til å drive direkte skadeforsikring her i riket, skal være medlem av garantiordningen. Videre følger det av bestemmelsens annet ledd at når et forsikringsforetak med hovedsete i annen EØS-stat driver direkte skadeforsikring gjennom filial etablert her i riket, skal filialen være medlem av garantiordningen.

6.2 Direktivet

Endringsdirektivet innfører regler i artikkel 10a og 25a som skal sikre skadelidte erstatning ved insolvens i forsikringsselskap. Reglene innebærer at det i hvert land skal opprettes eller godkjennes et organ som skal yte erstatning til skadelidte i slike tilfeller. Organet betegnes i det følgende som erstatningsorgan eller insolvensorgan uten at noen realitetsforskjell er tilsiktet. Overordnet innebærer ordningen at skadelidte skal kunne kreve erstatning fra organ i landet der de er bosatt. Det gjelder både ulykker som har skjedd i bostedslandet og i andre EØS-land. Et insolvensorgan som har utbetalt erstatning etter insolvens i et forsikringsselskap som er hjemmehørende i et

annet land, skal kunne kreve refusjon fra insolvensorganet i forsikringsselskapets hjemland.

Artikkel 10a gjelder erstatning til skadelidte i tilfeller av insolvens i forsikringsselskap når ulykken skjer i medlemsstaten der skadelidte er bosatt. Artikkel 25a, som gjelder samme spørsmål der ulykken skjer i en annen medlemsstat enn skadelidtes bostedsstat, gir stort sett likelydende regler, jf. omtale nedenfor.

Etter artikkel 10a nr. 1 skal hver medlemsstat opprette eller godkjenne et organ som har til oppgave å yte erstatning til skadelidte som er bosatt på statens område, i det minste innenfor forsikringspliktens grenser, for tingskade eller personskade. Dette gjelder for slike skader fra det tidspunktet den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap er gjenstand for konkursbehandling (bokstav a) eller en fremgangsmåte for avvikling som definert i artikkel 268 nr. 1 bokstav d i Solvens II-direktivet (direktiv 2009/138/EF) (bokstav b).

Etter nr. 2 skal hver medlemsstat treffe passende tiltak for at organet råder over tilstrekkelige midler til å yte erstatning til skadelidte i disse situasjonene. Det fremgår at slike tiltak kan omfatte krav om økonomisk bidrag, forutsatt at de kun pålegges forsikringsselskaper som er godkjent av medlemsstaten som pålegger dem det.

I nr. 3 gis regler om offentliggjøring av kjennelse eller avgjørelse fra kompetent rett eller annen kompetent myndighet om å innlede prosedyre om konkursbehandling eller avvikling (jf. nr. 1 bokstav a og b) overfor et forsikringsselskap. Medlemsstaten skal sikre slik offentliggjøring når slik prosedyre innledes overfor et selskap som staten er hjemland for. (Dette gjelder uten at det berører en eventuell forpliktelse etter artikkel 280 i direktiv 2009/138/EF.) Videre skal erstatningsorganet som er etablert i forsikringsselskapets hjemland, sikre at de tilsvarende organene i andre medlemsstater straks underrettes om en kjennelse eller avgjørelse som nevnt.

Artikkel 10a nr. 4 fastslår at skadelidte kan be om erstatning direkte hos erstatningsorganet etter nr. 1.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

I nr. 5 og 6 gis regler om underretning om krav. Etter nr. 5 skal erstatningsorganet ved mottak av krav underrette det tilsvarende organet i forsikringsselskapets hjemland om at det har mottatt et krav fra den skadelidte. Slik underretning skal erstatningsorganet også gi til forsikringsselskapet som er tatt under konkursbehandling eller avvikling, eller dets saneringsstyre eller avviklingsstyre, jf. hhv. artikkel 268 første ledd bokstav e og f i direktiv 2009/138/EF. Etter nr. 6 skal forsikringsselskapet som er under insolvensbehandling eller avvikling, eller dets saneringsstyre eller avviklingsstyre, underrette erstatningsorganet når det yter erstatning eller avviser ansvar for et krav som erstatningsorganet også har mottatt.

Etter nr. 7 første ledd skal medlemsstatene sikre at erstatningsorganet på grunnlag av opplysninger som den skadelidte har inngitt på anmodning fra organet, senest tre måneder etter tidspunktet den skadelidte innga sitt erstatningskrav til organet, gir vedkommende et begrunnet erstatningstilbud eller et begrunnet svar, i overensstemmelse med gjeldende nasjonal rett.

I nr. 7 annet ledd gis nærmere regler om svaret erstatningsorganet skal gi den skadelidte. Etter bokstav a skal organet gi et begrunnet erstatningstilbud hvis det har fastslått at det er forpliktet til å gi erstatning etter nr. 1 bokstav a eller b, at kravet ikke bestrides, og at erstatningen er blitt helt eller delvis oppgjort. Etter bokstav b skal organet gi et begrunnet svar på det som er anført i kravet, hvis det har fastslått at det ikke er forpliktet til å yte erstatning etter nr. 1 bokstav a eller b, eller hvis erstatningsplikten avvises eller ikke er klart fastslått, eller skaden ikke er fullt oppgjort.

Artikkel 10a nr. 8 gjelder utbetaling av erstatning fra organet. Hvis det skal betales erstatning etter nr. 7 annet ledd bokstav a (om begrunnet erstatningstilbud), utbetaler organet erstatningen til den skadelidte uten unødvendig opphold og under enhver omstendighet senest tre måneder etter at den skadelidte har akseptert det begrunnede erstatningstilbudet. Dersom skaden bare er delvis oppgjort, gjelder reglene i første ledd om utbetaling av erstatningen for den delvis oppgjorte skaden og fra tidspunktet hvor det tilsvarende begrunnede erstatningstilbudet aksepteres.

Etter nr. 9 skal medlemsstatene sikre at erstatningsorganet har alle nødvendige myndigheter og kompetanser for i rett tid å kunne samarbeide med andre tilsvarende organer i andre medlemsstater, med organer opprettet eller godkjent etter artikkel 25a i alle medlemsstater, og med andre berørte parter, herunder et forsikringsselskap

som er under insolvensbehandling eller avvikling, dets saneringsstyre eller avviklingsstyre og de nasjonale kompetente myndigheter i medlemsstatene, i alle de faser av prosedyren som artikkelen gjelder. Slikt samarbeid skal omfatte anmodning om, mottak av og innhenting av opplysninger, herunder nærmere opplysninger om spesifikke krav der dette er relevant.

Nr. 10 gir regler om blant annet refusjon mellom erstatningsorganer når det er utbetalt erstatning. Første ledd fastsetter at hvis den skadelidte er bosatt i en annen medlemsstat enn det aktuelle forsikringsselskapets hjemland, kan erstatningsorganet i medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, og som har utbetalt erstatning til den skadelidte etter nr. 8, kreve full refusjon av den utbetalte erstatningen fra erstatningsorganet i forsikringsselskapets hjemland. Erstatningsorganet i forsikringsselskapets hjemland skal etter annet ledd betale refusjonskravet innenfor en rimelig frist som ikke skal overstige seks måneder etter at det har mottatt kravet om refusjon, med mindre annet er skriftlig avtalt av organene. Tredje ledd fastsetter at organet som har ytet erstatning etter første ledd, trer inn i den skadelidtes rettigheter overfor skadevolderen eller skadevolderens forsikringsselskap. Dette gjelder med unntak av forsikringstakeren eller annen forsikret person som har forårsaket ulykken, i det omfang forsikringstakerens eller den forsikrede personens ansvar ville ha blitt dekket av det insolvente forsikringsselskapet i overensstemmelse med gjeldende nasjonal rett. Bestemmelsen fastslår videre at hver medlemsstat har plikt til å anerkjenne denne retten til inntreden i rettigheter som er fastsatt i en annen medlemsstat.

Nr. 11 angir typer av regler som nr. 1 til 10 ikke påvirker medlemstatenes rett til å regulere. Etter bokstav a gjelder dette retten til å tillegge eller unnlate å tillegge erstatning utbetalt av erstatningsorganet en subsidiær karakter. Etter bokstav b berøres heller ikke adgangen til å fastsette regler for regressretten for samme skade mellom i) erstatningsorganet, ii) den eller de personer som er ansvarlige for ulykken, iii) andre forsikringsselskaper eller organer innenfor trygde-systemet som skal gi erstatning til den skadelidte.

Nr. 12 fastsetter at medlemsstatene ikke kan tillate at erstatningsorganet gjør utbetalingen av erstatning betinget av andre krav enn dem direktivet fastsetter. Særlig kan medlemsstatene ikke tillate at erstatningsorganet gjør utbetalingen betinget av at den skadelidte godtgjør at den ansvarlige juridiske eller fysiske personen er ute av stand til eller nekter å betale.

Det følger av nr. 13 at erstatningsorganene (eller enheter med forhandlingsfullmakt) skal tilstrebe å inngå en avtale senest 23. desember 2023 for å gjennomføre bestemmelsene i artikkel 10a når det gjelder deres funksjoner og forpliktelser og prosedyrene for refusjon etter artikkelen. Hver medlemsstat skal derfor senest 23. juni 2023 opprette eller godkjenne erstatningsorganet og gi det myndighet til å forhandle om og inngå en slik avtale (bokstav a) eller utpeke en enhet og gi den myndighet til å forhandle om og inngå en slik avtale som erstatningsorganet vil bli part i når det er opprettet eller godkjent (bokstav b). For den nevnte datoen er det inntatt en tilpasning for EFTA-statene i EØS-komiteens beslutning, jf. vedlegg 2.

Avtale etter første ledd skal omgående meddeles til kommisjonen, jf. tredje ledd. Hvis slik avtale ikke er inngått senest 23. desember 2023, er EU-kommisjonen gitt myndighet til å vedta delegerte rettsakter i overensstemmelse med prosedyren i artikkel 28b for å definere de prosedyremessige oppgavene og prosedyremessige forpliktelsene for erstatningsorganene når det gjelder refusjon.

Artikkel 25a gir som nevnt også regler om insolvensorgan, men gjelder i motsetning til artikkel 10a ulykker som skjer i en annen stat enn den skadelidtes bostedsstat. Se drøftelse i punkt 6.5 av spørsmålet om det nærmere anvendelsesområdet for bestemmelsen når det gjelder hvor skaden har skjedd. Reglene i artikkel 25a er stort sett likende utformet som artikkel 10a. Det fremgår altså av artikkel 10a og 25a at der forsikringsselskapet som skulle ha dekket skaden, er under insolvensbehandling eller lignende, skal den skadelidte kunne kreve erstatning fra et nasjonalt erstatningsorgan i sin bostedsstat, forutsatt at det insolvente forsikringsselskapet har hatt tillatelse til å tilby forsikring innenfor EU/EØS. Den skadelidtes rett til å kreve erstatning fra erstatningsorganet i egen bostedsstat vil med andre ord ikke være betinget av at skaden har skjedd i bostedsstaten.

6.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet ble det vist til at direktivet etablerer en felleseuropeisk løsning for tilfeller av insolvens i den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap. Departementet viste til at selv om det i Norge finnes en garantiordning for skadeforsikring som kan gi skadelidte dekning i kon-

kurstilfeller, gir ikke ordningen et like omfattende vern som det direktivet etablerer for motorvognforsikring. Blant annet omfatter den norske ordningen ikke konkurs i et forsikringsselskap som driver grensekryssende virksomhet uten å ha etablert norsk filial, jf. omtalen av gjeldende rett ovenfor. Videre ble det uttalt:

«I høringsnotat 22. februar 2023 er det foreslått at Trafikkforsikringsforeningen blir det nasjonale erstatningsorganet som yter erstatning til skadelidte i tilfeller av insolvens i forsikringsselskap etter artikkel 10a og 25a, og at foreningen gis myndighet til å forhandle om og inngå avtale med andre lands organer som nevnt i nr. 13 i disse bestemmelsene. Det er foreslått at dette fastsettes ved en ny bestemmelse i forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd (som er gitt med hjemmel i bilansvarslova). I forskriften finnes også andre bestemmelser om myndighet og oppgaver som er tillagt Trafikkforsikringsforeningen.

Ved gjennomføringen i norsk rett bør det tilstrebes å finne en god balanse mellom hvilke regler som tas inn i loven, og hvilke som passer bedre i forskrift. Etter departementets vurdering er flere av bestemmelsene i artikkel 10a og 25a av en slik karakter at det ikke synes naturlig å innta disse i loven. For eksempel hører nærmere regler om insolvensorganets saksbehandling etter departementets syn mer naturlig hjemme i forskrift om trafikktrygd. Det gjeldende bilansvarsregelverket bygger på et slikt skille der den nærmere reguleringen er inntatt i forskrift, blant annet når det gjelder ansvaret for uforsikrede eller ukjente kjøretøy og erstatning for skade som følge av ulykker som skjer i en annen EØS-stat.

Departementet foreslår at det i loven inntas en bestemmelse som fastslår den skadelidtes rett til å kreve erstatning fra det nasjonale erstatningsorganet (Trafikkforsikringsforeningen) når forsikringsselskapet som skulle ha dekket skaden, er insolvent eller i en tilsvarende situasjon. Det foreslås at den nye bestemmelsen inntas som ny § 10 a.»

I høringsnotatet drøftet departementet noen spørsmål som gjennomføringen av direktivets bestemmelser om erstatningsordning ved insolvens reiser.

Et første spørsmål er fra hvilket tidspunkt ansvaret for insolvensorganet inntreffer. Om dette ble det uttalt i høringsnotatet:

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

«Etter direktivets bestemmelser gjelder insolvensorganets forpliktelser fra det tidspunktet forsikringsselskapet er under insolvensbehandling (artikkel 10a bokstav a) eller er under avvikling som definert i artikkel 268 første ledd bokstav d i direktiv 2009/138/EF (Solvens II) (artikkel 10 a bokstav b). Den foreslåtte lovbestemmelsen er utformet slik at insolvensorganets ansvar inntreffer i de nevnte tilfellene. Det foreslås likevel at henvisningen til definisjonen i Solvens II-direktivet tas inn i forskrift slik at det ikke vil være nødvendig med lovendring dersom direktivet endres slik at henvisningen ikke lenger stemmer.»

For det annet ble det reist spørsmål om hvem som kan fremme krav mot insolvensorganet, med andre ord hvem organet har et ansvar overfor. Om dette ble det uttalt:

«Det fremgår eksplisitt av direktivet at den skadelidte kan rette erstatningskravet direkte mot insolvensorganet, jf. nr. 4 i artikkel 10a og 25a. Videre fremgår det av direktivet at insolvensorganets forpliktelser gjelder overfor skadelidte bosatt innenfor erstatningsorganets område, altså at skadelidte kan kreve erstatning fra det nasjonale organet i det landet de er bosatt i.

Direktivet skiller som nevnt mellom ulykker som skjer i den skadelidtes bostedsstat, som reguleres av artikkel 10a, og ulykker som skjer i en annen medlemsstat enn den skadelidtes bostedsstat, som reguleres av artikkel 25a. Departementet antar imidlertid at det ikke er nødvendig å ha et slikt skille i de nasjonale bestemmelsene som gjennomfører artiklene i nasjonal rett. Direktivet innebærer at den skadelidte skal kunne kreve erstatning hos insolvensorganet i egen bostedsstat både når ulykken skjer i bostedsstaten, og når ulykken skjer i en annen stat enn bostedsstaten. I høringsnotatet 22. februar 2023 er Trafikkforsikringsforeningen foreslått som norsk insolvensorgan både etter artikkel 10a og 25a. Skadelidte som er bosatt i Norge, vil etter forslaget dermed kunne kreve erstatning hos Trafikkforsikringsforeningen i insolvenstilfeller uavhengig av om skaden har skjedd her i riket eller i et annet land i EØS-området. Dette foreslås for ordens skyld presisert i bestemmelsen.»

Et tredje spørsmål gjelder finansiering av insolvensordningen. Om dette spørsmålet ble det uttalt:

«Etter nr. 2 i artikkel 10a og 25a skal medlemsstatene treffe tiltak for å sikre at insolvensorganene råder over tilstrekkelige midler til å yte erstatning til skadelidte. Det er videre presisert at slike tiltak kan omfatte krav om økonomiske bidrag, forutsatt at de bare pålegges forsikringsselskaper som er godkjent av den medlemsstaten som pålegger bidragene. Om slike tiltak uttales det i fortalen punkt 25:

«I overensstemmelse med nærhedsprinsippet bør disse ordninger fastlægges af hjemlandene på nationalt plan. De bør imidlertid være i overensstemmelse med EU-retten og navnlig med prinsipper som *lex specialis* og *lex posterior*. For at undgå at pålægge forsikringsselskaberne en urimelig og uforholdsmæssigt stor byrde, hvis en medlemsstat kræver finansielle bidrag fra forsikringsselskaber, bør disse bidrag kun opkræves fra forsikringsselskaber, der er godkendt af denne medlemsstat. Dette bør ikke berøre finansieringen af eventuelle andre funktioner, der kan tildeles det organ, som er oprettet eller godkendt til at yde erstatning til skadelidte i tilfælde af et forsikrings-selskabs insolvens.»

Som det fremgår av det siterte, gis statene en frihet til å fastsette finansieringsordninger, men innenfor visse rammer. Dersom finansieringen skal skje ved økonomiske bidrag fra forsikringsselskapene, kan selskapene bare pålegges å bidra til insolvensorganet i eget hjemland, altså i det landet selskapet er godkjent. Med andre ord kan forsikringsselskapene ikke pålegges å bidra til finansieringen av insolvensorganer i land der de kun driver virksomhet gjennom filial eller på grensekryssende basis.

Trafikkforsikringsforeningen er som nevnt foreslått som det norske insolvensorganet. Foreningen administrerer også ordningen med erstatning ved skader voldt av uforsikrede eller ukjente kjøretøy, jf. bilansvarslova § 10. Denne ordningen innebærer et felles ansvar for forsikringsselskaper som driver godkjent eller registrert trafikkforsikringsvirksomhet i Norge. Nærmere regler om fordelingen mellom selskapene er gitt i forskrift om trafikktrygd § 2. Trafikkforsikringsforeningen er også utpekt som erstatningsorgan etter motorvognforsikringsdirektivet artikkel 24, jf. forskrift om trafikktrygd §1e (som viser til det tidligere fjerde motorvognforsikringsdirektivet artikkel 6 som nå er avløst av artikkel 24 i det gjeldende direktivet).

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

Insolvensordningen vil ha mye til felles med de nevnte ordningene, og det synes nærliggende at finansieringen skjer etter de samme hovedlinjene. Det vil likevel være en forskjell ved at en noe mindre krets av forsikringsselskaper kan pålegges å bidra økonomisk til finanseringen av insolvensordningen enn etter de andre ordningene. Det synes naturlig at det fremgår av loven hvem som bærer det økonomiske ansvaret overfor skadelidte ved insolvens i forsikringsselskap. Disse er i den foreslåtte lovteksten angitt som forsikringsselskapene som er godkjent etter § 17 bokstav a. Dette innebærer en forskjell sammenlignet med ansvaret etter § 10 for skade ved uforsikret eller ukjent kjøretøy, som omfatter forsikringsselskapene som er «godkjent eller registrert etter § 17 bokstav a» (dvs. også selskaper som ikke har Norge som hjemland, men driver trafikkforsikringsvirksomhet her i landet).

Departementet antar at nærmere spørsmål om finansieringen bør fastsettes i forskriftsbestemmelser, slik det er gjort med andre ordninger på motorvognforsikringsområdet. Departementet tar imidlertid gjerne imot eventuelle synspunkter i høringen om hvordan insolvensordningen bør finansieres. Forutsatt at Trafikkforsikringsforeningen blir det norske insolvensorganet, antar departementet at finansieringen i praksis vil kunne ordnes på tilsvarende måte som for andre ordninger foreningen administrerer. Trafikkforsikringsforeningen innkrever blant annet gebyr for uforsikret motorvogn, jf. § 17 a. Slikt gebyr er nærmere regulert i forskrift 14. februar 2018 nr. 230 om gebyr for uforsikret motorvogn mv. Departementet bemerker at en eventuell bruk av gebyrinntektene til insolvensordningen vil kreve en endring av forskriften § 11, som regulerer bruken av inntektene fra gebyret.»

Videre ga departementet uttrykk for at i den grad det er behov for å innhente økonomiske bidrag til finansieringen av ordningen fra de aktuelle forsikringsselskapene, kan dette gjøres på ulike måter. Det ble nevnt at et mulig alternativ er at det settes av midler til et fond til dekning av insolvenstilfeller, mens et annet alternativ er at midler innkalles fra forsikringsselskapene dersom det oppstår behov for det. Om disse alternativene ble det uttalt:

«På bakgrunn av solvenskapitalkravene til forsikringsforetakene etter Solvens II-direktivet

antas det at risikoen for insolvens i utgangspunktet er liten, slik at det er tale om å regulere tilfeller som forhåpentligvis sjelden vil inntruffe. På den bakgrunn vil en fondsløsning kunne bli mer ressurs- og arbeidskrevende både for forsikringsselskapene og insolvensorganet, blant annet i forbindelse med forvaltning og oppfølging av forpliktelsene knyttet til fondet.

Selv om et fond også kan ha fordeler, er det ikke opplagt at en fondsbasert finansieringsmodell vil ivareta forsikringsselskapene som skal bære kostnadene, på en bedre måte enn at midler innkalles ved behov. Etter departementets foreløpige vurdering fremstår innkalling av midler ved behov som en mer hensiktsmessig løsning enn en fondsbasert modell som nevnt. Dette er vurdert på tilsvarende måte i det svenske forslaget om gjennomføring av direktivet, se Ds 2022:27 s. 96-98. For øvrig nevner departementet at garantiordningen for skadeforsikring i finansforetaksloven også er innrettet slik.»

Et fjerde spørsmål som ble drøftet i høringsnotatet, gjelder forholdet mellom direktivets insolvensordning og den nevnte garantiordningen i finansforetaksloven. Om dette spørsmålet ble det uttalt:

«Som det fremgår av redegjørelsen for gjeldende rett, er trafikkforsikring i dag omfattet av denne garantiordningen. Ettersom direktivet etablerer en felleseuropeisk løsning på trafikkforsikringsområdet for skadelidtes dekning ved insolvens, og Trafikkforsikringsforeningen fremstår som det naturlige nasjonale erstatningsorganet, antar departementet at dette området bør tas ut av garantiordningen i finansforetaksloven. Det synes ikke hensiktsmessig at slike tilfeller omfattes av to ulike garantiordninger. På den bakgrunn er det etter departementets syn behov for en endring i regelverket for garantiordningen som unntar trafikkforsikring fra denne ordningen. Finansforetaksloven § 20A-1 angir at departementet kan gi forskrift om Garantiordningen for skadeforsikring, herunder om hvilke avtaler om direkte skadeforsikring som faller inn under garantiordningens dekningsområde. Med hjemmel i bestemmelsen er det i finansforetaksforskriften § 20A-1 annet ledd oppregnet forsikringstyper som garantiordningen ikke dekker. Det antas derfor å være tilstrekkelig med en endring i denne forskriftsbestemmel-

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

sen som unntar trafikkkforsikring etter bilansvarslova fra garantiordningens dekningsområde.»

Med henvisning til redegjørelsen for direktivet ble det nevnt at det inneholder flere andre regler om insolvensordningen:

«Noen av disse gjelder prosedyre og saksbehandling i insolvensorganet, blant annet om underretning om avgjørelser vedrørende insolvens i forsikringsselskap og nærmere om hvordan insolvensorganet skal behandle erstatningskrav. Videre gir direktivet regler som gjelder refusjon i utbetalt erstatning mellom insolvensorganene i ulike land. Direktivet fastsetter blant annet også regler om inntreden i skadelidtes rettigheter for insolvensorgan som har utbetalt erstatning.

Det fremgår av nr. 13 i artikkel 10a og 25a at insolvensorganene skal tilstrebe å inngå en avtale for å gjennomføre direktivbestemmelsene når det gjelder organenes funksjoner, forpliktelse og prosedyrene for refusjon. I den utstrekning det er behov også for å gjennomføre bestemmelser om blant annet saksbehandling, refusjon og inntreden i rettigheter i nasjonal rett, antar departementet at det er mest hensiktsmessig at slike bestemmelser gis i forskrift. Det vises til at det blant annet er gitt slike bestemmelser i forskrift om trafikkktrygd § 1e om Trafikkforsikringsforeningens oppgaver som erstatningsorgan etter direktiv 2000/26/EF (fjerde motorvognforsikringsdirektiv). Utformingen av slike forskriftsbestemmelser vil bli vurdert på et senere tidspunkt.»

Det ble altså lagt til grunn at nærmere regler om insolvensordningen bør fastsettes i forskrift, og det ble i den foreslåtte lovbestemmelsen inntatt en forskriftshjemmel for å gi slike nærmere regler.

6.4 Høringsinstansenes syn

Enkelte høringsinstanser har hatt merknader til spørsmål om skadelidtes dekning ved konkurs i forsikringsselskap.

Kongelig Norsk Automobilklub uttaler:

«KNA ser det som positivt at skadelidtes interesser etter bilansvarsloven styrkes og støtter forslagene til endringer i loven.

KNA mener at insolvensordningen kan finansieres på samme måte som erstatning ved skade påført av ukjent eller uforsikret kjøretøy (ba § 10).

I og med at de nye bestemmelsene forutsetter endringer eller nye forskrifter og dermed ikke kan tre i kraft før disse er på plass, håper KNA at forslag til forskrifter vil være på plass innen rimelig tid.»

Personskadeforbundet LTN uttaler:

«Når det gjelder insolvenssituasjonen, oppfatter vi høringsnotatet slik at skadelidte nå vil kunne kreve erstatning fra det nasjonale erstatningsorganet (TFF), når det ansvarlige forsikringsselskap er insolvent. Dette vil skje uavhengig av om det insolvente forsikringsselskapet driver grensekryssende virksomhet eller ikke. Med erfaring fra insolvensproblematikken i yrkesskadeforsikring etter konkursen i Alpha Insurance, er det viktig å få de foreslåtte lovendringene på plass så raskt som mulig.

Selv om skadelidte ikke berøres av finansieringsordningen, vil vi påpeke behovet for bedre kontroll av utenlandsk forsikringsselskap som driver grensekryssende virksomhet. Slik vi oppfatter høringsnotatet og lovforslaget, vil skadelidte bosatt i Norge i alle tilfeller være sikret erstatning gjennom nasjonalt erstatningsorgan. På tross av dette anmoder vi om at statlige kontrollorgan gis tilstrekkelige ressurser slik at forsvarlig kontroll av forsikringsselskap med grensekryssende virksomhet sikres.»

Trafikkforsikringsforeningen har noen merknader knyttet til finansiering av ordningen:

«TFF støtter opp om departementets forslag om at gebyrinntektene kan brukes som finansiering av TFF som insolvensorgan. Et forslag til finansiering vil kunne være at det ved en insolvenssituasjon hvor gebyrinntektene eventuelt ikke er tilstrekkelig, er en ordning der de selskapene som er pliktige bidragsyttere bidrar med ex-post finansiering, slik departementet foreslår.

Det er viktig at finansieringsmodellen er godt utredet av departementet før det videre arbeidet med implementeringen av insolvensorganet kan starte. Det pekes særlig på at direktivet legger opp til en snevrere krets av bidragsyttere til insolvensorganet, enn de som i dag bidrar til Garantiordningen for Skade-

forsikring. Konsekvensene for norske selskaper vil kunne bli store dersom de alene skal bære konsekvensene av at et stort norsk selskap blir insolvent. Et forslag her er at det settes et tak for hvor mye en kan forvente at selskapene skal bidra med. Dette for å skape forutsigbarhet i bransjen.

Direktivet fastsetter blant annet regler om inntreden i skadelidtes rettigheter for insolvensorgan som har utbetalt erstatning. Det må vurderes hvordan TFF skal kunne fremme krav mot et avviklingsstyre/konkursbo for å kunne dekke den utbetalte erstatningen. Prosedyren og fremgangsmåten for å tre inn i kravet, samt hva insolvensorganet kan forvente å få dekket må nærmere beskrives av myndighetene.

Gebyrinntektene som TFF krever inn skal utelukkende benyttes til å dekke utgifter ved drift og inndrivelseskostnader, skader forårsaket av uforsikret eller ukjent motorvogn, samt avgifter til staten jf. forskrift om gebyr for uforsikret motorvogn § 11. Når gebyrinntektene skal benyttes til å dekke skader ved insolvens vil det kreves endring av gebyrforskriften.»

6.5 Departementets vurdering

Departementet opprettholder i all hovedsak forslaget i høringsnotatet, med enkelte mindre endringer, jf. lovforslaget § 10 a. Den foreslåtte insolvensordningen vil gi skadelidte i trafikkulykker et sterkere vern i tilfeller av konkurs i den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap enn de har etter den mer generelle garantiordningen som allerede finnes i norsk rett. Direktivet etablerer en felleseuropeisk løsning på trafikkforsikringsområdet som bl.a. sikrer skadelidtes rett til erstatning ved konkurs i utenlandske forsikringsselskaper som driver grensekryssende virksomhet, og at det kan kreves refusjon for erstatningsutbetalinger hos erstatningsorganet i landet der det insolvente forsikringsselskapet er hjemmehørende. På denne måten vil skadelidte bosatt i Norge kunne kreve erstatning fra det norske insolvensorganet, samtidig som den norske ordningen vil kunne kreve refusjon for erstatningsutbetalinger ved insolvens i et forsikringsselskap hjemmehørende i et annet land i EØS-området. Høringsinstansene som har uttalt seg om forslaget, har vært positive til at skadelidtes interesser styrkes.

I tråd med vurderingen i høringsnotatet mener departementet at det er naturlig at lovbestemmel-

sen fastsetter hovedreglene om garantiordningen ved insolvens i forsikringsselskap, mens nærmere regler om ordningen gis i forskrift.

Forslaget vil innebære at ansvaret for insolvensorganet vil inntre fra det tidspunkt forsikringsselskapet til motorvognen som har voldt skaden, er under insolvensbehandling eller avvikling som definert i forskrift. Direktivet viser for alternativet om avvikling til definisjonen i artikkel 268 første ledd bokstav d i direktiv 2009/138/EF (Solvens II). Det vil altså være dette direktivets definisjon som vil være avgjørende for når insolvensorganets ansvar inntreter. Det foreslås i likhet med høringsnotatet at henvisningen til Solvens II-direktivet tas inn i forskrift i stedet for at denne fremgår av loven, slik at lovendring ikke vil være nødvendig ved eventuelle endringer i direktivet som medfører at henvisningen ikke lenger stemmer.

Departementet viderefører også forslaget i høringsnotatet med hensyn til hvem insolvensorganets ansvar gjelder overfor. Etter forslaget vil insolvensorganets ansvar etter bestemmelsen omfatte skadelidte bosatt i Norge, og disse vil kunne kreve erstatning fra Trafikkforsikringsforeningen. Dette er i samsvar med artikkel 10a og 25a nr. 1 og 4 i direktivet.

Som det fremgår av redegjørelsen for direktivet, regulerer det i artikkel 10a ulykker som skjer i den skadelidtes bostedsstat, mens ulykker som skjer i andre stater enn bostedsstaten, reguleres i artikkel 25a. Tilsvarende som i høringsnotatet antar departementet at det ikke er nødvendig med et slikt skille i bestemmelsene som gjennomfører direktivet i nasjonal rett. Trafikkforsikringsforeningen vil etter forslaget være det norske erstatningsorganet i alle tilfellene som omfattes av direktivet, slik at skadelidte bosatt i Norge vil kunne fremme krav overfor foreningen også for skader som har skjedd i andre land enn Norge.

Et særlig spørsmål er om insolvensordningen i direktivet er betinget av at skaden har skjedd i en stat innenfor EU/EØS-området, eller om også skader som har skjedd utenfor dette området, vil kunne omfattes av ordningen. Etter overskriften i artikkel 25a gjelder den beskyttelse av skadelidte mot skader som følge av ulykker som inntreffer i en annen medlemsstat enn deres bostedsstat, ved et forsikringsforetaks insolvens. Overskriften tyder altså på at forutsetningen etter direktivet er at ulykken har skjedd i en medlemsstat. Det fremgår av artikkel 25a nr. 1 at erstatningsorganets oppgave med å yte erstatning til skadelidte bosatt på dets område gjelder «i de tilfellene som er omhandlet i artikkel 20 nr. 1». I artikkel 20 nr. 1

første ledd angis at «[f]ormålet med artikkel 20-26 er å fastsette særlige bestemmelser som får anvendelse på skadelidte som har rett til erstatning for skade som følge av ulykker som inntreffer i en annen medlemsstat enn skadelidtes bostedsstat, og som er forårsaket av forsikrede kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende i en medlemsstat». Imidlertid gir artikkel 20 nr. 1 annet ledd anvisning på et videre anvendelsesområde. Bestemmelsen lyder slik: «Med forbehold for tredjestaters lovgivning om erstatningsansvar og internasjonal privatrett får disse bestemmelser også anvendelse på skadelidte som er bosatt i en medlemsstat og har rett til erstatning for skade som følge av ulykker som inntreffer i tredjestater hvis nasjonale forsikringsbyråer har sluttet seg til grønt kort-ordningen, når slike ulykker er forårsaket av forsikrede kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende i en medlemsstat.» Bestemmelsen er gjennomført i trafikkskadeforskriften § 1b. Ettersom artikkel 20 nr. 1 annet ledd ikke synes å utelukke at bestemmelsen kan få anvendelse i visse tilfeller der skaden har skjedd i et tredjeland, har departementet foretatt noen endringer i lovforslaget § 10 a annet ledd sammenliknet med høringsnotatets forslag. Som det fremgår nedenfor, vil det være behov for å gi nærmere forskriftsregler om erstatningsordningen ved insolvens i forsikringsselskap. I den forbindelse vil det være naturlig at det vurderes om anvendelsesområdet for denne erstatningsordningen bør være tilsvarende som angitt i trafikkskadeforskriften § 1b (som bl.a. også regulerer anvendelsesområdet for erstatningsordningen i § 1f om ukjent motorvogn).

Når det gjelder spørsmål om finansiering av insolvensorganet, gir direktivet som nevnt noen regler om dette. I nr. 2 i artikkel 10a og 25a angis at medlemsstatene skal treffe tiltak for å sikre at insolvensorganene råder over tilstrekkelige midler til å yte erstatning til skadelidte. Samme sted presiseres det at slike tiltak kan omfatte krav om økonomiske bidrag, forutsatt at de bare pålegges forsikringsselskaper som er godkjent av den medlemsstaten som pålegger bidragene. Om slike tiltak uttales det i fortalen punkt 25 (uoffisiell norsk oversettelse):

«For å sikre en effektiv og virkningsfull beskyttelse av skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens er det nødvendig at medlemsstatene treffer hensiktsmessige tiltak for å sikre at de midlene som er nødvendige for å betale erstatning til skadelidte, er tilgjengelige når erstatning skal utbetales. I samsvar med nærhets-

prinsippet bør disse ordningene fastsettes av hjemstatene på nasjonalt plan. De bør imidlertid være i samsvar med unionsretten og særlig med prinsipper som *lex specialis* og *lex posterior*. For å unngå å pålegge forsikringsselskaper en urimelig og uforholdsmessig stor byrde, dersom en medlemsstat krever finansielle bidrag fra forsikringsforetak, bør disse bidragene innkreves bare fra forsikringsforetak som er godkjent av denne medlemsstaten. Dette bør ikke berøre finansieringen av eventuelle andre funksjoner som kan tildeles det organet som er opprettet eller godkjent for å betale erstatning til skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens.»

Som det fremgår av det siterte fortalepunktet, gis medlemsstatene innenfor visse rammer en frihet til å fastsette nærmere ordninger for å sikre finansiering av midler til å betale erstatning til skadelidte. Imidlertid er det presisert at dersom finansieringen skal skje ved økonomiske bidrag fra forsikringsselskaper, kan selskaper bare pålegges å bidra til insolvensorganet i eget hjemland, altså i det landet selskapet er godkjent. Motsetningsvis innebærer dette at forsikringsselskaper ikke kan pålegges å bidra til finansieringen av insolvensorganer i land der de kun driver virksomhet gjennom filial eller på grensekryssende basis.

Departementet opprettholder vurderingene som ble foretatt i høringsnotatet knyttet til finansiering. Som det der ble nevnt, vil erstatningsordningen ved insolvens i forsikringsselskap ha fellestrekk med oppgavene Trafikkforsikringsforeningen allerede har på området. Dette gjelder særlig ordningen med erstatning ved skader voldt av uforsikrede eller ukjente kjøretøy, jf. bilansvarslova § 10 og forskrift om trafikkskade § 2. Denne ordningen innebærer et felles ansvar for forsikringsselskaper som driver godkjent eller registrert trafikkskadevirksomhet i Norge. Nærmere regler om fordelingen mellom selskaper er gitt i forskrift om trafikkskade § 2. Trafikkforsikringsforeningen er også utpekt som erstatningsorgan etter motorvognforsikringsdirektivet artikkel 24, jf. forskrift om trafikkskade § 1e (som viser til det tidligere fjerde motorvognforsikringsdirektivet artikkel 6 som nå er avløst av artikkel 24 i det gjeldende direktivet).

Selv om det er klare fellestrekk mellom den nye insolvensordningen og de eksisterende ordningene, vil en forskjell være at det bare er forsikringsselskaper som har Norge som hjemland, som vil kunne pålegges å yte bidrag til finansieringen av insolvensordningen, altså forsikrings-

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

selskapene som er godkjent etter § 17 første ledd bokstav a. Til sammenlikning gjelder ansvaret etter § 10 ved ukjent eller uforsikret motorvogn «trygdelaga som er godkjende eller registrerte etter § 17 første ledd bokstav a», noe som også vil omfatte selskaper som ikke har Norge som sitt hjemland, men driver trafikksikringsvirksomhet her. Det foreslås presisert i lovteksten at det er selskapene som er godkjent etter § 17 første ledd bokstav a, som har et felles økonomisk ansvar etter bestemmelsen. Det vil altså være disse selskapene som kan pålegges å bidra økonomisk til dekning av erstatning til de skadelidte etter insolvensordningen.

Dersom det insolvente forsikringsselskapet er hjemmehørende i et annet land enn Norge, er direktivets system at det norske insolvensorganet må utbetale erstatning til skadelidte bosatt Norge, men kan kreve regress fra insolvensorganet i forsikringsselskapets hjemland. Det vil med andre ord være ved insolvens i et forsikringsselskap hjemmehørende i Norge, at sluttregningen vil måtte dekkes av den norske insolvensordningen. I et slikt tilfelle er systemet at den norske ordningen vil utbetale erstatning direkte til skadelidte bosatt i Norge. Andre skadelidte vil få erstatning utbetalt fra insolvensorganet i landet der de er bosatt (innenfor EØS-området), men dette organet vil så kunne kreve regress fra den norske ordningen.

Forsikringsselskap hjemmehørende i Norge vil etter forslaget ha et økonomisk ansvar for å yte erstatning til skadelidte bosatt i Norge, men Trafikkforsikringsforeningen vil administrere ordningen og stå for utbetalingene til de skadelidte. Som nevnt vil Trafikkforsikringsforeningen etter direktivet kunne kreve regress for utbetalinger hos erstatningsorganet i det landet det insolvente forsikringsselskapet er hjemmehørende. I tilfellene der det insolvente forsikringsselskapet er hjemmehørende i et annet EU/EØS-land, vil det etter direktivets system dermed bare oppstå en forpliktelse til å yte erstatning i første omgang. Dersom situasjonen er den motsatte – at forsikringsselskapet er hjemmehørende i Norge og den skadelidte har fått utbetalt erstatning fra ordningen i sitt bostedsland – vil imidlertid den norske ordningen måtte bære tapet til slutt. Departementet antar at det er naturlig at dette også gjenspeiles i lovteksten. I lovforslaget § 10 a tredje ledd er det presisert at forsikringsselskapenes felles ansvar også omfatter den sistnevnte situasjonen, det vil si der Trafikkforsikringsforeningen må dekke regresskrav fra andre lands erstatningsorganer. En lik-

nende regel finnes også i den svenske lovgivningen som gjennomfører endringsdirektivet.

Tilsvarende som for andre ordninger på området mener departementet at det er naturlig at nærmere spørsmål om finansieringen bør fastsettes i forskrift. Som nevnt i høringsnotatet antar departementet finansieringen i praksis vil kunne ordnes på tilsvarende måte som for andre ordninger Trafikkforsikringsforeningen administrerer. Dette bør vurderes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet. Dersom det er aktuelt å benytte gebyrinntekter etter forskrift om gebyr for uforsikret motorvogn mv. til finansiering av insolvensordningen, vil dette forutsette en endring i den nevnte forskriften, jf. § 11.

I forbindelse med gjennomføring av direktivets garantiordning på motorvognforsikringsområdet oppstår det et spørsmål om forholdet til den eksisterende garantiordningen i finansforetaksloven kapittel 20A. Trafikkforsikring er i dag omfattet av denne mer generelle garantiordningen for skadeforsikring i finansforetaksloven. Direktivet innfører imidlertid en særlig ordning på trafikksikringsområdet, som i motsetning til den eksisterende garantiordningen etablerer en felleseuropeisk løsning. Videre synes det naturlig at særordningen på dette området administreres av Trafikkforsikringsforeningen. Departementet antar derfor at det bør foretas en regelendring som unntar trafikksikring som omfattes av direktivet, fra dekningsområdet for garantiordningen i finansforetaksloven. Det antas som nevnt i høringsnotatet at en forskriftsendring vil være tilstrekkelig. Det følger av finansforetaksloven § 20A-1 at departementet kan gi forskrift om Garantiordningen for skadeforsikring, herunder om hvilke avtaler om direkte skadeforsikring som faller inn under garantiordningens dekningsområde. Slike regler er gitt i finansforetaksloven § 20A-1, som i annet ledd angir forsikringstyper som garantiordningen ikke dekker. I denne forskriftsbestemmelsen kan det eventuelt tas inn et unntak for trafikksikring som omfattes av direktivets ordning.

Departementet legger til grunn at det vil være behov for nærmere regler om insolvensordningen i forskrift. Som redegjørelsen for direktivet i punkt 6.2 viser, inneholder det flere regler bl.a. om saksbehandlingen i erstatningsorganet, refusjon for ubetalt erstatning mellom organene i forskjellige land og rett til inntreden i skadelidtes rettigheter etter utbetaling av erstatning. Direktivet legger også til grunn at en avtale mellom organene bør inngås, jf. nr. 13 i artikkel 10a og 25. I forskrift om trafikksikring § 1e er det fastsatt denne typen

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

regler om erstatningsorgan etter gjeldende motorvognforsikringsdirektiv (artikkel 24), og det anses naturlig at liknende regler vedrørende erstatningsorgan i insolvenstilfeller etter dette direkti-

vet også gis i forskrift. I lovbestemmelsen er det inntatt en hjemmel i fjerde ledd for at nærmere regler om erstatningsordningen kan gis i forskrift.

7 Forsikring ved sending av kjøretøy

7.1 Gjeldende rett

Etter bilansvarslova § 17 første ledd bokstav h kan departementet gi forskrifter om forsikring av motorvogner som blir ført inn i riket uten å være registrert her. Slike regler er gitt i forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd m.v (trafikktrygd-forskriften). Det følger blant annet av forskriften § 1a nr. 5 at en motorvogn regnes som norsk i en periode på 30 dager fra den er overtatt av kjøperen, selv om motorvognen er under import og ennå ikke er registrert i Norge.

Trafikktrygdforskriften § 1d gir regler om Trafikkforsikringsforeningens oppgaver som informasjonssenter, herunder om plikten til å samarbeide med informasjonssentrene i øvrige EØS-land.

7.2 Direktivet

Endringsdirektivet artikkel 1 nr. 13 gjør endringer i motorvognforsikringsdirektivet artikkel 15 nr. 1 om kjøretøy som sendes fra en medlemsstat til en annen. Hovedregelen er at det er kjøretøyets registreringsstat som er avgjørende for hvor risikoen består, jf. direktiv 2009/138/EF artikkel 13 nr. 13 bokstav b. Motorvognforsikringsdirektivet artikkel 15 nr. 1 gjør unntak fra dette der et kjøretøy blir importert fra en medlemsstat til en annen. I slike tilfeller skal risikoen i en periode på 30 dager fra kjøperen mottok kjøretøyet, anses å bestå i importstaten, selv om kjøretøyet ikke er registrert der. Endringsdirektivet innebærer at den som har ansvar for å tegne slik forsikring, kan velge om forsikringen tegnes i registreringslandet eller i importlandet, og at dette valget er styrende for hvor risikoen består.

Endringsdirektivet innfører i tillegg en bestemmelse i motorvognforsikringsdirektivet artikkel 15 nr. 1 annet avsnitt om at medlemsstatene skal sikre at opplysningssentrene i de relevante medlemsstatene samarbeider om å sikre at opplysningene om kjøretøy som sendes, er tilgjengelige.

7.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet ble det uttalt følgende om endringsdirektivets bestemmelser om forsikring ved sending av kjøretøy:

«Departementet kan ikke se at endringene i motorvognforsikringsdirektivets regler om kjøretøy som sendes fra en medlemsstat til en annen, krever lovendringer. Slik regulering hører mer naturlig hjemme i trafikktrygd-forskriften. Det kan imidlertid reises spørsmål om bilansvarsloven § 17 gir tilstrekkelig hjemmel, eller om forskriftshjemmelen bør utvides. Etter bilansvarsloven § 17 første ledd bokstav h kan departementet gi forskrifter om «trygding for motorvogner som ført inn i riket uten å være registrert her». Direktivets regler retter seg imidlertid også mot forsikring av motorvogner som blir ført ut av landet med sikte på registrering i et annet land. Etter direktivet skal den ansvarlige kunne velge om motorvognen i disse tilfellene forsikres i registreringslandet, eller – i en periode på 30 dager fra den er overtatt av kjøperen – i importlandet. Bilansvarslova § 17 første ledd bokstav d gir riktignok hjemmel for å gi regler om «i kva grad trygding skal gjelda skade som motorvogn gjer i utlandet». Hjemmelen retter seg mot skade forvoldt av norske motorvogner i utlandet, og synes ikke dekkende for spørsmålet om hvor forsikringen kan tegnes. For å unngå tvil om hjemmelsgrunnlaget antar departementet at det kan være grunn til å utvide forskriftshjemmelen i § 17 første ledd bokstav h slik at den også omfatter regler om forsikring for motorvogner som skal eksporteres fra Norge, jf. forslaget til endringer i bokstav h.

Når det gjelder direktivets bestemmelser om samarbeidet mellom opplysningssentrene i medlemsstatene ved sending av kjøretøy, anser departementet det klart at hjemmelen i § 17 annet ledd er dekkende.»

7.4 Høringsinstansenes syn

I høringen er det ingen som har kommentert forslaget i høringsnotatet nærmere.

7.5 Departementets vurdering

Departementet går videre med forslaget i høringsnotatet om å utvide forskriftshjemmelen i § 17 første ledd bokstav h. Den gjeldende bestemmelsen hjemler i dag nærmere regler om forsik-

ring «for motorvogner som blir ført inn til riket utan å vere registrert her». På bakgrunn av motorvognforsikringsdirektivet artikkel 15 foreslås det at hjemmelen utvides til også å omfatte forsikring for motorvogner «som er registrert her og blir ført ut av riket», slik at det er klart at den også hjemler regler om forsikring for motorvogner som skal eksporteres. Det vises til vurderingen i høringsnotatet. Nærmere regler knyttet til direktivet artikkel 15 bør etter departementets syn gis i trafikktrygdforskriften, jf. omtalen i høringsnotatet.

8 Erklæringer om erstatningshistorikk

Det følger av forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikkskydd m.v. § 1d syvende ledd at forsikringstakeren har rett til når som helst å anmode om en erklæring om tredjemanns erstatningskrav i forbindelse med det eller de kjøretøyer som har vært dekket av forsikringsavtalen i det minste i løpet av de siste fem årene av avtaleforholdet. Trygdelaget eller informasjonsorganet skal stille denne erklæringen til rådighet innen 15 dager fra anmodningen.

Endringsdirektivet artikkel 1 nr. 15 erstatter artikkel 16 i det gjeldende motorvognforsikringsdirektivet om erklæring om tredjemanns erstatningskrav med en ny artikkel 16. Den nye bestemmelsen innebærer at kravene til erklæringen skjerpes. Erklæringen skal blant annet inneholde opplysninger om forsikringsforetaket eller organet som utsteder erklæringen, om forsikringstakeren og om kjøretøyet. Direktivet angir at Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter med nærmere krav til erklæringens form og innhold innen 23. juli 2023. Dette er gjort ved Kommisjonens gjennomføringsforordning 2024/1855 av 3. juli 2024.

I tillegg stilles det krav om at medlemsstatene skal sikre at forsikringsforetak som tar i betraktning erklæringer om erstatningshistorikk utstedt av andre foretak eller organer, ikke behandler forsikringstakere på en diskriminerende måte eller forhøyer forsikringspremien på grunnlag av forsikringstakerens nasjonalitet eller utelukkende på grunnlag av forsikringstakerens tidligere bostedstat. Medlemsstatene skal også sikre at erklæringer om erstatningshistorikk som er utstedt i andre medlemsstater, likestilles med erklæringer som er utstedt i samme medlemsstat når et forsikringsselskap fastsetter forsikringspremier og eventuelle rabatter. Endelig skal medlemsstatene sikre at forsikringsforetak offentliggjør en oversikt over hvordan de benytter erklæringer om erstatningshistorikk ved beregningen av premier.

I *høringsnotatet* ble det gitt uttrykk for at departementet ikke kan se at direktivets skjerpede krav til erklæringer om erstatningshistorikk foranlediger lovendringer. Slik regulering ble ansett å høre mer naturlig hjemme i trafikkskydd-

forskriften. Videre ble det i høringsnotatet uttalt følgende om dette:

«Det følger av bilansvarslova § 17 annet ledd at det i forskrift kan gis bestemmelser om «oppretting og drift av informasjonssenter (...) i samsvar med dei plikter staten har påtatt seg gjennom EØS-avtalen». Plikten til å utarbeide erklæringer om erstatningshistorikk følger som nevnt av forskriften § 1d. Etter departementets syn må det være klart at det med hjemmel i denne bestemmelsen også kan gis regler om den nærmere utformingen av slike av erklæringer. Det faller imidlertid utenfor rammen av dette høringsnotatet å foreslå slike forskriftsregler.»

Også når det gjelder direktivets krav til forsikringsforetakenes behandling av erklæringer om erstatningshistorikk, ble den gjeldende forskriftshjemmelen i bilansvarslova § 17 ansett som dekkende:

«Det følger av bestemmelsens første ledd bokstav b at det kan gis forskrift om bl.a. «krav til trygdela, trygdeavtalar m v». Som det fremgår av Ot.prp.nr. 72 (1991–1992) s. 78, innebærer bokstav b en videreføring av den tidligere hjemmelen til å gi forskrifter om «trygdeverk» og «trygdevilkår og premie». Departementet anser det klart at det med hjemmel i bestemmelsen kan fastsettes regler som gjennomfører kravene i ny artikkel 16 tredje til femte avsnitt om bl.a. likebehandling av erklæringer om erstatningshistorikk fra ulike medlemsstater ved fastsettelsen av premier.»

I *høringen* gir *Kongelig Norsk Automobilklub* uttrykk for at «[s]elv om endringen i art. 16 om erklæringer om erstatningshistorikk ikke krever lovendring og dermed ikke er en del av høringen, anser KNA det viktig at det settes i gang et forskriftsarbeid med henblikk på å oppfylle direktivets krav». For øvrig har det ikke kommet noen

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

innspill til temaet erklæringer om erstatningshistorikk.

I samsvar med vurderingen i høringsnotatet mener departementet at forskriftshjemlene som finnes i bilansvarslova i dag, er tilstrek-

kelige, og at en eventuell nærmere regulering av erklæringer om erstatningshistorikk bør foretas i forskrift. På denne bakgrunn foreslås det ikke noen lovendringer om dette i denne proposisjonen.

9 Diverse bestemmelser

I *høringsnotatet* ble det redegjort for diverse bestemmelser i direktivet som innebærer endringer i forhold til motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF, og vurdert om disse nødvendiggjør endringer i norsk rett.

Om endringene i artikkel 1 og 10 ble det uttalt i *høringsnotatet*:

«I *artikkel 1* gjøres det en mindre endring av definisjonen av «skadelidt», og det inntas en ny definisjon av ordet «hjemland». Videre fremgår det av fortalen punkt 2 at ordet «skadelidt» bør erstatte ordet «offer» i de bestemmelsene i direktivet som bruker dette ordet. Disse endringene har ifølge fortalen ikke innholdsmessig betydning, og departementet legger til grunn at de ikke nødvendiggjør endringer i norsk rett.

Departementet antar at det samme er tilfellet for *artikkel 10*. Også endringene i denne bestemmelsen synes kun å være av terminologisk art.»

Det ble videre nevnt at endringsdirektivet innebærer at det inntas en *ny artikkel 15a* om tilfeller der et kjøretøy med tilhenger forårsaker en ulykke. Om denne artikkelen ble det uttalt:

«Nr. 1 gjelder tilfeller der et kjøretøy trekker tilhengeren, og tilhengeren har egen ansvarsforsikring. Det følger av bilansvarslova § 3 tredje ledd at tilhengeren regnes som en del av motorvognen når den er koblet sammen med motorvognen eller er festet til motorvognen på annen måte. Etter norsk rett omfattes tilhengeren med andre ord av motorvognens ansvarsforsikring når motorvognen trekker tilhengeren, og artikkel 15a nr. 1 får ikke anvendelse. Også nr. 2 i artikkel 15a forutsetter at tilhengeren har egen ansvarsforsikring. Heller ikke denne bestemmelsen er derfor relevant for norsk rett. Departementet legger etter dette til grunn at artikkel 15a ikke krever endringer i bilansvarslova eller annet regelverk.»

I *høringsnotatet* ble det også vist til at direktivet i *ny artikkel 16a* gir anvisning på at medlemsstatene kan velge å sertifisere verktøy som gir forbrukerne mulighet til gratis å sammenligne priser, takster og dekning mellom tilbydere av lovpliktig motorvognforsikring. Slike sertifiserte verktøy betegnes som uavhengige prissammenligningsverktøy for motorvognforsikring. Artikkel 16a nr. 2 gir nærmere regler om hvilke krav slike prissammenligningsverktøy må oppfylle. Om denne artikkelen og forholdet til norsk rett ble det gitt uttrykk for følgende:

«Departementet finner ikke grunn til å foreslå regler om prissammenligningsverktøy slik endringsdirektivet åpner for. I den forbindelse bemerkes at statene etter direktivet kan velge om slike ordninger skal innføres, og at endringer i bilansvarslova ikke synes å være nødvendig. Departementet er ikke kjent med at det har vært noen klar etterspørsel etter slike ordninger i Norge, og nevner at det i dag finnes tjenester som gir forbrukere mulighet til å sammenligne blant annet forsikringsprodukter, slik som Finansportalen.no, som er en tjeneste fra Forbrukerrådet.»

Om endringen i *artikkel 23* om informasjonssentre ble det uttalt:

«Direktivet gjør enkelte mindre endringer i *artikkel 23* om informasjonssentre. Etter nytt nr. 1a skal medlemsstatene sikre at forsikringselskaper og andre enheter er forpliktet til å gi de opplysninger som nevnt i nr. 1 bokstav a nr. i, ii og iii til informasjonssentrene og underrette dem når en forsikringspolise blir ugyldig eller på annen måte ikke lenger dekker et kjøretøy med et registreringsnummer. I nr. 6 om behandling av personopplysninger som følge av nr. 1 til 5 henvises det til personvernforordningen (EU) 2016/679 i stedet for tidligere direktiv 95/46/EF. Etter bilansvarslova § 17 annet ledd kan departementet «gje nærare føresegner om oppretting og drift av informasjonssentre og erstatningsorgan i samsvar med

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

dei plikter staten har påtatt seg gjennom EØS-avtalen». Forskrift om trafikkskydd § 1d gir regler om informasjonssenter. I bestemmelsen er det blant annet angitt opplysninger som informasjonssenteret skal føre et register over eller koordinere innsamling og formidling av, samt bistå berettigede personer med å få. Om det er behov for justeringer i forskriftsreglene, bør vurderes nærmere i forbindelse med arbeidet med eventuelle nødvendige forskriftsendring som følge av endringsdirektivet.»

Om *ny artikkel 26a* om informasjon til skadelidte ble det uttalt:

«Endringsdirektivet innfører en *ny artikkel 26a*, som angir at medlemsstater som oppretter eller godkjenner forskjellige erstatningsorganer etter artiklene 10 nr. 1, 10a nr. 1, 24 nr. 1 og 25a nr. 1, skal sikre at skadelidte har tilgang til nødvendige opplysninger om mulige

måter for å søke om erstatning. I Norge har Trafikkforsikringsforeningen oppgaven som erstatningsorgan etter artikkel 10 nr. 1 og 24 nr. 1, og foreningen er også foreslått som erstatningsorgan ved insolvens i forsikrings-selskap etter artikkel 10a og 25a, jf. høringsnotatet punkt 7. Ettersom bestemmelsen i artikkel 26a gjelder der det skal være forskjellige erstatningsorganer i samme land, synes det ikke å være behov for regler til gjennomføring i norsk rett av denne direktivbestemmelsen.»

Det ble med andre ord lagt til grunn at de overnevnte direktivbestemmelsene ikke krever lovendringer. I *høringen* er det ingen som har hatt merknader til dette. D e p a r t e m e n t e t opprettholder vurderingen av at det ikke synes å være grunn for lovendringer som følge av de nevnte bestemmelsene i direktivet.

10 Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i EØS-avtalen

EØS-komiteen besluttet 14. mars 2025 innlemmelse i EØS-avtalen av Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2021/2118 av 24. november 2021 om endring av direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes, gjennom endringer i EØS-avtalen vedlegg IX om finansielle tjenester. Gjennomføring av det nye endringsdirektivet krever lovendringer, og Norge har tatt konstitusjonelt forbehold etter EØS-avtalen artik-

kel 103 nr. 1. Beslutningen om innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen blir derfor bindende for Norge først etter at Stortingets samtykke er innhentet i samsvar med Grunnloven § 26 annet ledd. I proposisjonen inviteres Stortinget til å gi sitt samtykke til å godkjenne EØS-komiteens beslutning.

Rettsakten og EØS-komiteens beslutning i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen, se vedlegg 1 og 2.

11 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget om en ny bestemmelse i bilansvarslova om erstatningsordning ved insolvens i forsikringsselskap (jf. punkt 6) vil kunne medføre økte utgifter for det nasjonale erstatningsorganet og forsikringsselskapene som finansierer ordningen. Skadelidte bosatt i Norge vil etter forslaget kunne kreve erstatning fra Trafikkforsikringsforeningen ved insolvens i den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap. Hvilke utgifter det vil dreie seg om, er imidlertid usikkert, ettersom det vil bero på om og i hvilket omfang forsikringsselskaper som tilbyr trafikkforsikring, faktisk kommer til å gå konkurs. Solvenskapitalkravene til forsikringsforetakene etter Solvens II-direktivet bidrar i utgangspunktet til å redusere risikoen for insolvens.

Dessuten vil erstatning som utbetales fra det norske erstatningsorganet, kunne kreves refundert fra tilsvarende organer i andre land i tilfeller der det norske erstatningsorganet har utbetalt erstatning til skadelidte ved insolvens i forsikringsselskap som er hjemmehørende i et annet EØS-land. Det er også grunn til å nevne at insolvenstilfeller etter den nye ordningen til dels ville kunne ha vært dekket av garantiordningen for skadeforsikring i finansforetaksloven. Ettersom forslaget vil innebære at trafikkforsikring tas ut av garantiordningen i finansforetaksloven og etableres som en egen ordning på trafikkforsikringsområdet, vil det kunne innebære besparelser for den eksisterende garantiordningen, men medføre økte utgifter til finansiering av Trafikkforsikringsforeningen.

Etter forslaget er det trafikkforsikringsselskapene som er godkjent i Norge, som vil ha et felles økonomisk ansvar i insolvenstilfeller, men dette vil være organisert gjennom Trafikkforsikringsforeningen. Sammenlignet med andre ordninger som Trafikkforsikringsforeningen administrerer, er det en noe snevrere krets av selskaper som kan pålegges å bidra økonomisk til insolvensordningen (ettersom det ikke vil gjelde selskaper med hovedsete i andre EØS-land). Sammenlignet med

den eksisterende garantiordningen for skadeforsikring i finansforetaksloven, vil den nye ordningen også omfatte færre selskaper på ansvarsiden, ettersom norske filialer av selskaper med hovedsete i andre EØS-land som driver direkte skadeforsikring, vil være medlem av finansforetakslovens garantiordning. Samtidig vil den nye garantiordningen på trafikkforsikringsområdet gi de skadelidte dekning uavhengig av hvor det insolvente forsikringsselskapet er hjemmehørende eller har etablert filial, forutsatt at selskapet har hatt tillatelse til å tilby forsikring innenfor EØS-området. Garantien vil altså kunne utløses ved insolvens i selskaper som ville falt utenfor finansforetakslovens ordning. Direktivets regressordning innebærer imidlertid at utbetalt erstatning kan kreves tilbakebetalt fra erstatningsorganet i landet der det insolvente selskapet er hjemmehørende. Dette vil redusere ansvaret for selskapene som kan pålegges å bidra økonomisk til den norske ordningen. Økonomiske konsekvenser for forsikringsselskapene vil for øvrig kunne bero på den nærmere finansieringsmodellen som velges, bl.a. om det er aktuelt å benytte gebyrordningen for uforsikrede kjøretøy til å finansiere ordningen. Trafikkforsikringsforeningen kan dessuten få noe økte utgifter til administrasjon og drift av ordningen.

For skadelidte i ulykker der den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap er insolvent e.l., vil forslaget kunne ha stor betydning. Ved insolvens i et forsikringsselskap som er medlem av den norske garantiordningen for skadeforsikring i finansforetaksloven, vil den skadelidte i dag kunne få dekning gjennom denne garantiordningen. Som nevnt omfatter ordningen imidlertid ikke forsikringsselskap med hovedsete i en annen EØS-stat som selger forsikring i Norge på grensekryssende basis uten å ha etablert norsk filial. Forslaget vil innebære at den skadelidte får et mer heldekkende vern ved insolvens i forsikringsselskap med tillatelse til å tilby trafikkforsikring innenfor EØS-området.

12 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 10 a

Bestemmelsen i § 10 a om erstatningsorgan ved insolvens i forsikringsselskap er ny, se nærmere punkt 6. Bestemmelsen gir skadelidte som er bosatt her i riket, en rett til å kreve erstatning hos Trafikkforsikringsforeningen når forsikringsselskapet som skulle ha dekket skaden, er insolvent eller er i en insolvensliknende situasjon. Bestemmelsen har bakgrunn i direktiv (EU) 2021/2118 artikkel 10a og 25a. Nærmere regler til gjennomføring av direktivets bestemmelser forutsettes gitt i forskrift, jf. forskriftshjemmelen i fjerde ledd.

Etter *første ledd* får bestemmelsen anvendelse i tilfeller der forsikringsselskapet til motorvognen som har voldt skaden, er under insolvensbehandling eller avvikling som definert i forskrift fastsatt av departementet. Det vil altså være fra det tidspunktet selskapet blir gjenstand for en slik prosess, at insolvensordningen vil tre inn. Når det gjelder alternativet om avvikling, vises det i direktivet til definisjonen i Solvens II-direktivet artikkel 268 nr. 1 bokstav d, men det antas å være hensiktsmessig at henvisningen til nevnte direktivbestemmelse fremgår av forskrift, jf. omtalen i punkt 6.

I tilfeller der bestemmelsen får anvendelse, vil forsikringsselskapene «som er godkjende etter § 17 fyrste leden bokstav a», ha et felles ansvar for å bære skaden overfor skadelidte som er bosatt i Norge. Dette innebærer at det felles ansvaret omfatter de selskapene som har sitt hovedsete i Norge, men derimot ikke selskaper som driver virksomheten i Norge på grensekryssende basis eller gjennom norsk filial.

Ansvaret overfor skadelidte vil gjelde i samme omfang som forsikringen hos forsikringsselskapet som skulle ha dekket skaden, dvs. at skadelidte skal stilles som om forsikringsselskapet ikke hadde vært i en insolvenssituasjon.

Det er skadelidte som bor i Norge, som kan kreve erstatning fra den norske erstatningsordningen ved insolvens. Utrykket «bosatt» er ikke definert eller omtalt nærmere i direktivet. Om en skadelidt person kan anses bosatt i Norge,

vil bero på en samlet vurdering. Det må kreves en viss grad av fast tilknytning, slik at f.eks. en person som bare er i landet på kortvarig opphold, ikke kan anses bosatt her.

De skadelidte vil kunne rette kravet om erstatning direkte mot Trafikkforsikringsforeningen, jf. *annet punktum*. Trafikkforsikringsforeningen vil følgelig være det norske erstatningsorganet som skadelidte som er bosatt i Norge, kan henvende seg direkte til. Den norske insolvensordningen vil med andre ord bli administrert av Trafikkforsikringsforeningen, og som det fremgår ovenfor, vil forsikringsselskapene som har et felles ansvar etter første ledd, kunne pålegges å bidra økonomisk til ordningen.

Det fremgår av *annet ledd* at forutsetningen for at reglene i første ledd får anvendelse, er at forsikringsselskapet som er under insolvensbehandling eller avvikling, lovlig har tilbudt trafikkforsikring innenfor EØS-området. Det aktuelle forsikringsselskapet må altså ha hatt tillatelse til å tilby trafikkforsikring i et land innenfor dette området.

Etter *tredje ledd* omfatter forsikringsselskapenes felles ansvar etter første ledd også regresskrav. Trafikkforsikringsforeningen må betale til andre lands erstatningsorgan i samsvar med forpliktelser etter direktivet. Direktivet forutsetter som nevnt en regressordning mellom erstatningsorganene. De skadelidte kan få utbetalt erstatning fra erstatningsorganet i landet de er bosatt i, men organet vil så kunne kreve regress hos det tilsvarende organet i det insolvente forsikringsselskapets hjemland.

Etter *fjerde ledd* kan departementet fastsette nærmere bestemmelser om erstatningsordningen i forskrift. Slike forskriftsbestemmelser vil blant annet kunne omfatte nærmere regler om insolvensorganets saksbehandling, finansiering, refusjon ved utbetalt erstatning og rett til inntreden i rettigheter.

Til § 17

Endringen i § 17 første ledd innebærer at hjemmelen i bokstav h utvides til også å omfatte forskrifter om forsikring for motorvogn som skal

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

eksporteres fra Norge. Det kan blant annet gis regler om hvor motorvognen kan forsikres.

Forslaget er omtalt i punkt 7.

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118 i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett)

I

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjør gjøres følgende endringer:

I kapittel II skal ny § 10 a lyde:

§ 10 a (skadebot ved insolvens m.m.)

Er trygdelaget til motorvogna som har gjort skaden, under insolvensbehandling eller avvikling som definert i forskrift fastsett av departementet, skal dei trygdelaga som er godkjende etter § 17 fyrste leden bokstav a, bera skaden i lag overfor skadelidarar som bur her i riket, i det same omfanget som trygda hjå trygdelaget ville ha dekt skaden. Skadelidarane kan i slike tilfelle krevje skadebota hjå Trafikkforsikringsforeningen.

Fyrste leden gjeld berre om trygdelaget til motorvogna som har gjort skaden, har løyve til å tilby trygd innanfor EØS-området.

Det felles ansvaret trygdelaga har etter fyrste leden, gjeld også for attsøkjingskrav Trafikkforsikringsforeningen må betale til andre skadebotorgan i samsvar med dei pliktene staten har etter EØS-avtalen.

Departementet kan gje nærare føresegner om skadebotordninga etter denne paragrafen i forskrift.

§ 17 første ledd bokstav h skal lyde:

h. trygding for motorvogner som blir ført inn til riket utan å vere registrert her, *eller som er registrert her og blir ført ut av riket,*

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Departementet kan gi overgangsregler.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

B **Forslag**

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

I
Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-
komiteens beslutning nr. 68/2025 av 14. mars

2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv
(EU) 2021/2118 om endring av direktiv 2009/
103/EF om ansvarsforsikring for motorvogn og
kontroll med at forsikringsplikten overholdes.

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2021/2118 av 24. november 2021 om endring av direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 114,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

etter den ordinære regelverksprosedyren² og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ansvarsforsikring for motorvogn (motorvognforsikring) er av særlig betydning for europeiske borgere, uansett om de er forsikringstakere eller kan bli skadelidte som følge av en ulykke. Den er også av vesentlig betydning for forsikringsforetakene, ettersom den utgjør et betydelig segment av skadeforsikringsmarkedet i Unionen. Motorvognforsikring har også en betydelig innvirkning på fri bevegelse for personer, fritt varebytte og fri bevegelse for kjøretøyer, og dermed på det indre marked. Styrking og konsolidering av det indre marked for motorvognforsikring bør derfor være et viktig mål for unionstiltak på området finansielle tjenester.
- 2) I 2017 foretok Kommisjonen en evaluering av virkemåten til europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/103/EF³, herunder av dets effektivitet, dets formålstjenlighet og dets sammenheng med annen unionspolitikk. Konklusjonen av evalueringen var at direktiv 2009/103/EF i det store og hele fungerer

godt, og at det stort sett kan forbli uendret. Det ble imidlertid identifisert fire områder der det vil være hensiktsmessig å gjøre målrettede endringer: erstatning til skadelidte som følge av ulykker dersom det berørte forsikringsforetaket er insolvent, obligatoriske minstepeløp for forsikringsdekning, medlemsstatenes kontroll av kjøretøyers forsikring og et nytt forsikringsforetaks bruk av forsikringstakers erklæringer om erstatningshistorikk. I tillegg til disse fire områdene har også følgende blitt identifisert som områder der det vil være hensiktsmessig å foreta målrettede endringer: kjøretøyer som sendes, ulykker som involverer en tilhenger trukket av et kjøretøy, uavhengige prissammenligningsverktøyer for motorvognforsikring, og informasjonssentre og informasjon til skadelidte. Videre bør direktiv 2009/103/EF presiseres ved at uttrykket «victim» (i den norske versjonen: «skadelidt»), som i nevnte direktiv anvendes som synonym for «injured party» (i den norske versjonen: «skadelidt»), erstattes med uttrykket «injured party» eller «party injured» (i den norske versjonen: «skadelidt»), etter hva som er relevant, ved hjelp av hensiktsmessige endringer. Disse endringene har utelukkende som formål å harmonisere den terminologien som anvendes i nevnte direktiv, og utgjør ikke en innholdsmessig endring.

- 3) Etter at direktiv 2009/103/EF trådte i kraft, har mange nye typer motordrevne kjøretøyer kommet på markedet. Noen av dem er drevet av en rent elektrisk motor, og noen av dem av hjelpeutstyr. Slike kjøretøyer bør tas hensyn til i definisjonen av begrepet «kjøretøy». Denne definisjonen bør baseres på slike kjøretøyers generelle kjennetegn, særlig deres høyeste konstruksjonshastighet og nettovekt, og bør fastsette at bare kjøretøyer som drives utelukkende av mekanisk energi, er omfattet. Definisjonen bør gjelde uavhengig av hvor mange

¹ (EUT C 440 av 6.12.2018, s. 85).

² (Europaparlamentets holdning av 21. oktober 2021 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 9. november 2021).

³ (Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/103/EF av 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes (EUT L 263 av 7.10.2009, s. 11)).

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

hjul kjøretøyet har. Rullestoler beregnet til bruk for personer med nedsatte fysiske funksjonsevner bør ikke omfattes av definisjonen.

- 4) Lette elektriske kjøretøyer som ikke omfattes av definisjonen av «kjøretøy», bør utelukkes fra virkeområdet for direktiv 2009/103/EF. Ikke noe i nevnte direktiv bør imidlertid hindre medlemsstatene i å kreve motorvognforsikring i henhold til sin nasjonale rett på vilkår som de selv fastsetter, når det gjelder enhver form for motorredskap som brukes på bakken og ikke er omfattet av nevnte direktivs definisjon av «kjøretøy», og som nevnte direktiv derfor ikke krever en slik forsikring for. Direktivet bør heller ikke hindre at medlemsstatene i sin nasjonale rett fastsetter bestemmelser om at ofre for ulykker som er forårsaket av annet motorredskap, skal ha adgang til medlemsstatens erstatningsorgan som fastsatt i kapittel 4. Medlemsstatene bør også kunne beslutte at dersom personer som er bosatt på deres territorium, er skadelidte ved en ulykke forårsaket av slikt annet motorredskap i en annen medlemsstat der det ikke kreves motorvognforsikring for dette motorredskapet, skal disse personene ha adgang til erstatningsorganet som er fastsatt i kapittel 4, i den medlemsstaten de er bosatt i. Medlemsstatenes erstatningsorganer bør ha mulighet til å inngå en gjensidig avtale om hvordan de vil samarbeide i en slik situasjon.
- 5) Den europeiske unions domstol har i nylige dommer, det vil si i sakene *Vnuk*⁴, *Rodrigues de Andrade*⁵ og *Torreiro*⁶, presisert betydningen av begrepet «bruk av kjøretøyer». Domstolen presiserte særlig at motorvogner normalt er beregnet på bruk som transportmiddel, uavhengig av et slikt kjøretøys kjenne tegn, og at bruk av slike kjøretøyer omfatter enhver bruk av et kjøretøy som er i samsvar med dets normale funksjon som transportmiddel, uavhengig av hvilket terreng motorvognen brukes i, og uavhengig av om det står stille eller er i bevegelse. Direktiv 2009/103/EF får ikke anvendelse dersom et slikt kjøretøys normale funksjon på ulykkestidspunktet er «annen bruk enn som transportmiddel». Dette kan være tilfellet dersom kjøretøyet ikke

brukes som omhandlet i artikkel 3 første ledd i nevnte direktiv, ettersom dets normale funksjon er for eksempel «bruk som en energikilde i industri eller landbruk». Av hensyn til rettsikkerheten er det hensiktsmessig å gjenspeile denne rettspraksisen i direktiv 2009/103/EF ved å innføre en definisjon av «bruk av et kjøretøy».

- 6) Noen motorvogner er mindre og er derfor mindre tilbøyelige enn andre til å forårsake betydelig personskade eller tingsskade. Det ville være verken forholdsmessig eller framtidssikkert å inkludere dem i virkeområdet for direktiv 2009/103/EF. Dersom de ble inkludert, ville det også undergrave utbredelsen av nyere kjøretøyer, for eksempel elektriske sykler, som ikke utelukkende drives av mekanisk kraft, og motvirke innovasjon. Videre er det ikke tilstrekkelig dokumentasjon for at slike mindre kjøretøyer kan forårsake ulykker med skadelidte i samme omfang som andre kjøretøyer, for eksempel biler eller lastebiler. I samsvar med nærhets- og forholdsmessighetsprinsippet bør kravene på unionsplan derfor omfatte bare de kjøretøyene som er definert som slike i direktiv 2009/103/EF.
- 7) Motorvognforsikring bør i prinsippet dekke ulykker i alle områder i medlemsstatene. Noen medlemsstater har imidlertid bestemmelser for kjøretøyer som brukes utelukkende i bestemte områder med begrenset adgang. Det bør være mulig for disse medlemsstatene å gjøre begrensede unntak fra artikkel 3 i direktiv 2009/103/EF når det gjelder områder med begrenset adgang der uautoriserte personer ikke bør komme inn, for eksempel stedsspesifikke områder og områder med utstyr i havner og lufthavner. En medlemsstat som beslutter å innføre slike unntak, bør også treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at det betales erstatning for tap eller skade forårsaket av et slikt kjøretøy.
- 8) Det bør også være mulig for en medlemsstat å unnlate å kreve lovpliktig motorvognforsikring for kjøretøyer som det ikke er tillatt å bruke på offentlige veier, i samsvar med dens nasjonale rett. En slik medlemsstat bør likevel treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at det betales erstatning for tap eller skade forårsaket av slike kjøretøyer, med mindre medlemsstaten også beslutter å gjøre unntak fra artikkel 10 i direktiv 2009/103/EF når det gjelder erstatning for skader forårsaket av slike kjøretøyer i områder som ikke er tilgjengelige for allmennheten som følge av en rettslig eller

⁴ (Domstolens dom av 4. desember 2014, *Vnuk*, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

⁵ (Domstolens dom av 28. november 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

⁶ (Domstolens dom av 20. desember 2017, *Torreiro*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

fysisk begrensning av adgangen til slike områder, som definert i dens nasjonale rett. Et slikt unntak fra artikkel 10 bør gjelde for kjøretøyer som en medlemsstat har besluttet å gjøre unntak fra forsikringsplikten for, fordi det ikke er tillatt å bruke disse kjøretøyene på offentlige veier i henhold til dens nasjonale rett, selv om forsikringsplikten for disse kjøretøyene også kan være omfattet av et annet unntak, som fastsatt i artikkel 5 i direktiv 2009/103/EF.

- 9) I visse medlemsstater finnes det bestemmelser om bruk av kjøretøyer som et middel for forsettlig å påføre personskade eller tingskade. Når det er relevant, bør medlemsstatene i forbindelse med de mest alvorlige bruddene ha tillatelse til å fortsette sin rettslige praksis med å utelukke slike skader fra den lovpliktige motorvognforsikringen eller kreve den forsikringserstatningen som betales til de skadelidte, tilbakebetalt fra de personene som er ansvarlige for denne skaden. For ikke å redusere den beskyttelsen som ytes i henhold til direktiv 2009/103/EF, bør en slik rettslig praksis imidlertid tillates bare dersom en medlemsstat sikrer at skadelidte i slike tilfeller får erstatning for slike skader på en måte som i størst mulig grad tilsvarer den erstatningen de ville fått i henhold til direktiv 2009/103/EF. Med mindre medlemsstaten har fastsatt en slik alternativ erstatningsordning eller garanti som sikrer erstatning til skadelidte for slik skade på en måte som i størst mulig grad tilsvarer den erstatningen de ville fått i henhold til direktiv 2009/103/EF, bør slik skade dekkes i samsvar med nevnte direktiv.
- 10) Medlemsstatene bør ikke anvende direktiv 2009/103/EF på bruk av kjøretøyer i forbindelse med motorsportsarrangementer og -aktiviteter, herunder løp og konkurranser, samt trening, testing og demonstrasjoner, herunder knyttet til hastighet, pålitelighet eller ferdigheter, som er tillatt i henhold til deres nasjonale rett. Slike fritatte aktiviteter bør finne sted innenfor et begrenset og avgrenset område på en slik måte at det sikres at verken vanlig trafikk, allmennheten eller parter som ikke er knyttet til aktiviteten, har faktisk eller potensiell mulighet til å befinne seg på den strekningen som kjøres. Slike aktiviteter omfatter vanligvis aktiviteter på særlig utformede motorsportbaner eller -strekninger og områdene i umiddelbar nærhet, for eksempel sikkerhetsområder, depotområder og garasjer, der risikoen for en ulykke er mye høyere sam-

menliknet med vanlige veier, og der uautoriserte personer ikke bør komme inn.

- 11) Et slikt fritak for motorsportsarrangementer og -aktiviteter bør få anvendelse bare dersom medlemsstaten sikrer at arrangøren av arrangementet eller aktiviteten eller en annen part har tegnet en alternativ forsikring eller garantiordning som dekker skade på tredjepart, herunder tilskuere og andre tilstedeværende, men ikke nødvendigvis skade på de deltagende førerne og deres kjøretøyer. Med mindre arrangørene eller andre parter som vilkår for dette fritaket har tegnet en alternativ forsikring eller garantiordning, eventuelt med unntak av skade på de deltagende førerne og deres kjøretøyer, bør skaden dekkes i samsvar med direktiv 2009/103/EF.
- 12) For ikke å redusere den beskyttelsen som ytes i henhold til direktiv 2009/103/EF, bør medlemsstatene sikre at skadelidte i forbindelse med de motorsportsarrangementene og -aktivitetene som er tillatt i henhold til deres nasjonale rett, og som omfattes av dette fritaket, får erstatning for slike skader på en måte som i størst mulig grad tilsvarer den erstatningen de ville fått i henhold til direktiv 2009/103/EF.
- 13) Når de framstilles og transporteres, mangler kjøretøyene transportfunksjoner og anses ikke for å bli brukt i henhold til artikkel 3 første ledd i direktiv 2009/103/EF. Dersom en medlemsstat imidlertid velger ikke å anvende kravet om motorvognforsikring for slike kjøretøyer i henhold til artikkel 28 nr. 1 i direktiv 2009/103/EF, bør det foreligge en bedriftsansvarsforsikring til dekning av den skaden som disse kjøretøyene kan forårsake.
- 14) I dag knytter mange medlemsstaters nasjonale rett forsikringsplikten til bruken av et kjøretøy som omhandlet i artikkel 3 første ledd i direktiv 2009/103/EF. I slike medlemsstater er bruken av et kjøretøy tillatt bare når kjøretøyet er registrert. Disse medlemsstatenes rett fastsetter at kjøretøyet skal være dekket av en motorvognforsikring under den aktive registreringen og bruken av kjøretøyet i henhold til artikkel 3 første ledd i direktiv 2009/103/EF. Disse medlemsstatene krever derfor ikke forsikringsdekning for bruken av kjøretøyer som er permanent eller midlertidig avregistrert, for eksempel fordi de står på et museum, restaureres eller ikke har vært i bruk i et lengre tidsrom av en annen grunn, for eksempel sesongbestemt bruk. Slike medlemsstater skal treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at det betales erstatning i tråd med den erstatningen som er

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

fastsatt i direktiv 2009/103/EF, for tap eller skade som er forårsaket på deres territorium og på andre medlemsstaters territorium av kjøretøyer som definert i nevnte direktiv, som brukes i henhold til artikkel 3 første ledd i nevnte direktiv.

- 15) I dag velger noen medlemsstater der forpliktelsen til å tegne motorvognforsikring ikke er knyttet til registreringen av et kjøretøy, å unnlate å kreve lovpliktig motorvognforsikring for kjøretøyer som formelt er tatt ut av bruk i samsvar med deres nasjonale rett. Eksempler på at de formelt tas ut av bruk på denne måten, omfatter oversending av en melding til vedkommende myndighet eller andre utpekte parter som utøver vedkommende myndighetsfunksjon, eller at det treffes andre verifiserbare fysiske tiltak. Disse medlemsstatene skal treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at det betales erstatning i tråd med den erstatningen som er fastsatt i direktiv 2009/103/EF, for tap eller skade som er forårsaket på deres territorium og på andre medlemsstaters territorium av slike kjøretøyer.
- 16) Medlemsstatene skal på nåværende tidspunkt unnlate å kontrollere forsikringen for kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på en annen medlemsstats territorium, og for kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på et tredjelands territorium, når disse kommer inn på deres territorium fra en annen medlemsstats territorium. Ny teknologisk utvikling, for eksempel teknologi for automatisk avlesing av kjennemerke, gjør det mulig å kontrollere forsikring for kjøretøyer uten å stanse dem og dermed uten å påvirke den frie bevegelsen for personer. Det er derfor hensiktsmessig å tillate slike kontroller av forsikring for kjøretøyer, forutsatt at de er ikke-diskriminerende, nødvendige og forholdsmessige, at de utgjør en del av et generelt system av kontroller på medlemsstatens territorium som også foretas med hensyn til kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på territoriet til den medlemsstaten som foretar kontrollene, og at de ikke krever at kjøretøyet stanses.
- 17) Medlemsstater som velger å innføre et system for behandling av personopplysninger, som deretter kan deles med andre medlemsstater, for eksempel data fra teknologi for automatisk avlesing av kjennemerke, må ha lovgivning som tillater behandling av personopplysninger med sikte på å bekjempe kjøring med uforsikrede kjøretøyer, samtidig som det treffes hensiktsmessige tiltak for å beskytte den regis-

trertes rettigheter og friheter samt legitime interesser. Bestemmelsene i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679⁷ får anvendelse på behandling av personopplysninger med sikte på å bekjempe kjøring med uforsikrede kjøretøyer. Medlemsstatenes lovgivning bør særlig presisere det nøyaktige formålet, vise til det relevante rettslige grunnlaget, oppfylle de relevante sikkerhetskravene og overholde prinsippene om nødvendighet, forholdsmessighet og «formålsbegrensning» samt fastsette en forholdsmessig oppbevaringstid for opplysningene. I tillegg bør prinsippene om «innebygd vern av personopplysninger» og «vern av personopplysninger som standardinnstilling» anvendes i alle databehandlingssystemer som utvikles og brukes innenfor rammen av medlemsstatenes lovgivning.

- 18) I samsvar med disse prinsippene bør medlemsstatene ikke oppbevare personopplysninger som behandles utelukkende med sikte på en forsikringskontroll, lenger enn den perioden som er nødvendig for å kontrollere om et kjøretøy har en gyldig forsikringsdekning. Når det fastslås at et kjøretøy er dekket, bør alle opplysninger knyttet til denne kontrollen slettes. Når et verifikasjonssystem ikke kan fastslå om et kjøretøy er forsikret, bør disse opplysningene oppbevares bare i en begrenset periode som ikke overstiger det antall dager som er nødvendig for å fastslå om det er forsikringsdekning. Når det gjelder kjøretøyer for hvilke det er fastslått at de ikke er dekket av en gyldig forsikringspolise, er det rimelig å kreve at slike opplysninger oppbevares til eventuelle administrative eller rettslige prosesser er avsluttet og kjøretøyet er dekket av en gyldig forsikringspolise.
- 19) Direktiv 2009/103/EF omfatter på nåværende tidspunkt forskjellige referansedatoer for den periodiske omregningen av minstebeløpene for dekning i de forskjellige medlemsstatene, noe som fører til forskjellige minstebeløp for dekning avhengig av medlemsstaten. For å sikre lik minstebeskyttelse av skadelidte i hele Unionen bør disse minstebeløpene harmoniseres og en ensartet revisjonsklausul som anvender Eurostats harmoniserte konsumpris-

⁷ (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1).

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

- indeks som referanseverdi, Og det bør innføres prosedyreregler som styrer en slik revisjon og fastsetter en ensartet tidsramme.
- 20) Effektiv og virkningsfull beskyttelse av skadelidte som følge av trafikkulykker forutsetter at disse skadelidte har rett til å kreve erstatning i deres bostedsstat, og til å motta et svar innen en rimelig frist. Det forutsetter også at disse skadelidte, når deres erstatningskrav er berettede, alltid mottar de skyldige beløpene for personskader eller for eventuelle tingsskader, uavhengig av om den ansvarlige partens forsikringsforetak er solvent. Medlemsstatene bør derfor opprette eller godkjenne et organ som gir en første erstatning til skadelidte som er bosatt på deres territorium, som deretter har rett til å kreve denne erstatningen godgjort av det organet som er opprettet eller godkjent for det samme formålet i hjemstaten til det insolvente forsikringsforetaket som utstedte forsikringspolisen for den ansvarlige partens kjøretøy. Dersom en medlemsstat har en eksisterende erstatningsordning, bør medlemsstaten kunne tillate at den fortsetter.
- 21) Et forsikringsforetak kan bli insolvent på forskjellige måter, for eksempel etter at det har blitt erklært konkurs, etter å ha misligholdt sine forpliktelser når det har gitt avkall på sin tillatelse i hjemstaten, eller etter at det har vært gjenstand for et tilbakekallingstiltak eller en beslutning som forbyr dets virksomhet. Når det avgis kjennelse eller treffes beslutning om å innlede konkursbehandling eller framgangsmåte for avvikling, bør kjennelsen eller beslutningen offentliggjøres. Det organet som er opprettet eller godkjent for å betale erstatning til skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens i forsikringsforetakets hjemstat, bør underrette slike organer i alle andre medlemsstater om denne kjennelsen eller beslutningen.
- 22) Medlemsstatene bør sikre at det organet som er opprettet eller godkjent for å betale erstatning til skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens i den medlemsstaten på hvis territorium den skadelidte er bosatt, i alle faser av framgangsmåten har myndighet til å anmode om opplysninger, til å informere og bli informert av og til å samarbeide med andre relevante organer, myndigheter og berørte parter i Unionen. Slike opplysninger bør være tilgjengelige til at mottakeren i det minste kan få en generell forståelse av situasjonen. Slike opplysninger er viktige for å sikre at det organet som betaler erstatning til en skadelidte, før erstatningen betales, på egen hånd eller sammen med alle de relevante partene i henhold til den nasjonale lovgivningen kan fastslå om forsikringsforetaket allerede har betalt erstatning til klageren i forbindelse med vedkommendes erstatningskrav. Det erstatningskravet som inngis til dette organet, kan også videresendes til forsikringsforetaket med sikte på ytterligere undersøkelse eller beslutning, dersom den nasjonale prosessretten krever det. Medlemsstatene bør sikre at organet anmoder om og mottar nærmere opplysninger om spesifikke erstatningskrav.
- 23) Refusjonsordningen bør ikke berøre gjeldende rett med hensyn til skadelidtes dekningsgrad. De samme prinsippene bør gjelde for erstatningskrav, uavhengig av om forsikringsforetaket er solvent eller insolvent. Organet i hjemstaten for det forsikringsforetaket som har utstedt den ansvarlige partens forsikringspolise, bør betale beløpet til organet i den medlemsstaten på hvis territorium den skadelidte er bosatt, innen en rimelig frist etter at organet i forsikringsforetakets hjemstat har mottatt et krav om refusjon av en betaling som organet i den skadelidtes bostedsstat har betalt til den skadelidte.
- 24) Avhengig av de forskjellige stadiene i behandlingen av erstatningskrav, betalinger til skadelidte og refusjonsprosessene i forskjellige organer kan det være utestående forpliktelser mellom organer som er opprettet eller godkjent for å betale erstatning til skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens. Retten til inntreden i rettigheter bør overføres fra det organet som i første omgang har betalt erstatning, til organet i den andre medlemsstaten, etter hvert som refusjonen til organene betales. I det omfang organet har gitt erstatning for det påførte tapet eller den påførte skaden og ennå ikke har mottatt refusjon, bør det derfor tre inn i den skadelidtes rettigheter overfor personen som forårsaket ulykken, eller overfor vedkommendes forsikringsforetak. Organet bør imidlertid ikke tre inn i den skadelidtes rettigheter overfor forsikringstakeren eller en annen forsikret person som er ansvarlig for ulykken, i den grad forsikringstakerens eller den forsikrede personens ansvar dekkes av det insolvente forsikringsforetaket i samsvar med gjeldende nasjonal rett. Hver medlemsstat bør være forpliktet til å anerkjenne en slik inntreden i rettigheter som er fastsatt av en annen medlemsstat.
- 25) For å sikre en effektiv og virkningsfull beskyttelse av skadelidte ved et forsikringsforetaks

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

- insolvens er det nødvendig at medlemsstatene treffer hensiktsmessige tiltak for å sikre at de midlene som er nødvendige for å betale erstatning til skadelidte, er tilgjengelige når erstatning skal utbetales. I samsvar med nærhetsprinsippet bør disse ordningene fastsettes av hjemstatene på nasjonalt plan. De bør imidlertid være i samsvar med unionsretten og særlig med prinsipper som *lex specialis* og *lex posterior*. For å unngå å pålegge forsikringsgivere en urimelig og uforholdsmessig stor byrde, dersom en medlemsstat krever finansielle bidrag fra forsikringsforetak, bør disse bidragene innkreves bare fra forsikringsforetak som er godkjent av denne medlemsstaten. Dette bør ikke berøre finansieringen av eventuelle andre funksjoner som kan tildeles det organet som er opprettet eller godkjent for å betale erstatning til skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens.
- 26) For å sikre at dette direktivets krav om erstatning til skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens gjennomføres på en effektiv måte, bør de organene som har fått tildelt denne oppgaven, bestrebe seg på å inngå en avtale om deres funksjoner og forpliktelser og om framgangsmåtene for refusjon. Dersom en slik avtale ikke er inngått innen 24 måneder etter datoen for dette direktivets ikrafttredelse, bør myndigheten til å vedta rettsakter delegeres til Kommisjonen i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) med hensyn til slike organers prosedyremessige oppgaver og forpliktelser knyttet til refusjon.
- 27) Ved et forsikringsforetaks insolvens bør skadelidte ha rett til å kreve erstatning fra et organ i deres bostedsstat, også når de lider skade som følge av ulykker som inntreffer i en annen medlemsstat enn deres bostedsstat. Medlemsstatene bør kunne tildele oppgaven med å betale erstatning til skadelidte til et nytt organ eller til et organ som allerede finnes, herunder til det erstatningsorganet som er opprettet eller anerkjent i henhold til artikkel 24 i direktiv 2009/103/EF. Medlemsstatene bør også kunne tildele ett organ oppgavene med å betale erstatning ved et forsikringsforetaks insolvens, til skadelidte som følge av ulykker i deres bostedsstat og skadelidte som følge av ulykker i andre medlemsstater enn deres bostedsstat. For skadelidte i andre medlemsstater enn deres bostedsstat er det også viktig å sikre utveksling av opplysninger og samarbeid med de erstatningsorganene som er opprettet eller anerkjent i henhold til artikkel 24 i direktiv 2009/103/EF i alle medlemsstater, og med skaderepresentanter.
- 28) Medlemsstatene kan opprette eller godkjenne mer enn ett erstatningsorgan i henhold til direktiv 2009/103/EF, noe som potensielt kan gjøre det vanskeligere for skadelidte å identifisere det organet som de skal inngi sine erstatningskrav til. Medlemsstater som oppretter eller godkjenner mer enn ett erstatningsorgan, bør derfor sikre at skadelidte har tilgang til nødvendige opplysninger om mulighetene for å søke om erstatning på en måte som gjør det lett for dem å forstå hvilket organ de skal søke hos.
- 29) Dersom det gjelder et kjøretøy som sendes, bør det være mulig for den personen som har ansvar for dekning av en ansvarsforsikring, å velge å tegne en forsikringspolise i den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, eller, i en periode på 30 dager fra datoen for kjøperens aksept av leveringen, i bestemmelsesmedlemsstaten, selv om kjøretøyet ikke formelt er registrert i bestemmelsesmedlemsstaten. Informasjonssenteret i den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, og, når denne ikke er den samme, i bestemmelsesmedlemsstaten, samt i en hvilken som helst annen relevant medlemsstat, for eksempel den medlemsstaten på hvis territorium ulykken inntraff, eller der en skadelidt er bosatt, bør samarbeide om å sikre at de nødvendige opplysningene som de har i samsvar med artikkel 23 i direktiv 2009/103/EF, om det kjøretøyet som sendes, er tilgjengelige.
- 30) Ved ulykker med tilhengere som det er utstedt en egen ansvarsforsikring for, atskilt fra trekkvognens, bør den skadelidte kunne kreve erstatning fra tilhengerens forsikringsgiver, dersom dette er fastsatt i nasjonal rett. Skadelidte bør på anmodning kunne innhente opplysninger fra tilhengerens forsikringsgiver om trekkvognens forsikringsgiver eller, dersom tilhengerens forsikringsgiver til tross for en rimelig innsats ikke kan identifisere trekkvognens forsikringsgiver, opplysninger om den erstatningsordningen som er fastsatt i artikkel 10 i direktiv 2009/103/EF.
- 31) Erstatningshistorikken for forsikringstakere som har til hensikt å inngå en ny forsikringspolise med forsikringsforetak, bør lett kunne autentiseres med sikte på å fremme anerkjennelse av en slik erstatningshistorikk når en ny forsikringsavtale inngås. For å forenkle verifisering og autentiseringen av erklæringer

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

om erstatningshistorikk er det viktig at deres innhold og form er ensartet i alle medlemsstatene. I tillegg bør forsikringsforetak som tar hensyn til erklæringer om erstatningshistorikk når de fastsetter premier for motorvognforsikring, ikke diskriminere på grunnlag av nasjonalitet eller utelukkende på grunnlag av forsikringstakerens tidligere bostedsstat. Videre bør forsikringsforetak behandle en erklæring om erstatningshistorikk fra en annen medlemsstat på samme måte som en nasjonal erklæring om erstatningshistorikk og anvende enhver rabatt som ville være tilgjengelig for en ellers identisk nasjonal kunde, herunder de rabattene som kreves i henhold til en medlemsstats nasjonale lovgivning, for eksempel «bonus/malus»-rabatter. Medlemsstatene bør fortsatt fritt kunne vedta nasjonal lovgivning om «bonus/malus»-ordninger, etter som slike ordninger er av nasjonal art og uten noe grensekryssende aspekt, og i samsvar med nærhetsprinsippet bør derfor beslutninger om disse ordningene fortsatt treffes av medlemsstatene. For å gjøre det mulig for medlemsstatene å verifisere om og hvordan forsikringsforetakene behandler erklæringer om erstatningshistorikk, bør forsikringsforetak offentliggjøre en generell oversikt over sin politikk med hensyn til bruken av erklæringer om erstatningshistorikk når de beregner premier. Uten at det berører europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/943⁸, er forsikringsforetak ikke forpliktet til å offentliggjøre kommersielt følsomme opplysninger, for eksempel nærmere opplysninger om takstregler.

- 32) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av direktiv 2009/103/EF bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet med hensyn til formen på og innholdet i erklæringen om erstatningshistorikk. Slik gjennomføringsmyndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁹.
- 33) Medlemsstatene bør kunne velge å sertifisere verktøyer som gjør det mulig for forbrukerne

⁸ (Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/943 av 8. juni 2016 om beskyttelse av fortrolig knowhow og fortrolige forretningsopplysninger (forretningshemmeligheter) mot ulovlig tilegnelse, bruk og formidling (EUT L 157 av 15.6.2016, s. 1).

⁹ (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

å sammenligne priser, takster og dekning mellom tilbydere av motorvognforsikring som oppfyller vilkårene i direktiv 2009/103/EF. Dersom de er behørig sertifisert, kan slike verktøyer betegnes som «uavhengige prissammenligningsverktøyer for motorvognforsikring». Medlemsstatene bør også kunne opprette offentlige prissammenligningsverktøyer som drives av en offentlig myndighet.

- 34) Når det i henhold til nasjonal rett kreves en ulykkesrapport og den skadelidte i henhold til loven har rett til å få en kopi av ulykkesrapporten fra vedkommende myndigheter, er det, for å sikre at erstatningskrav behandles problemfritt, viktig at skadelidte får tilgang til den i rett tid.
- 35) For å sikre at minstebeløpene for dekning av motorvognforsikring ikke uthules over tid, bør myndigheten til å vedta rettsakter delegeres til Kommisjonen i samsvar med artikkel 290 i TEUV når det gjelder justering av disse minstebeløpene for å gjenspeile utviklingen i den økonomiske virkeligheten.
- 36) Når Kommisjonen vedtar delegerte rettsakter i henhold til dette direktivet, er det særlig viktig at den holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at disse samrådene gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming¹⁰. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter er det også viktig at Europaparlamentet og Rådet mottar alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og at deres sakkyndige gis systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som omhandler utarbeidingen av delegerte rettsakter.
- 37) Kommisjonen bør som ledd i evalueringen av hvordan direktiv 2009/103/EF fungerer, overvåke anvendelsen av nevnte direktiv idet det tas hensyn til antallet av skadelidte, omfanget av utestående erstatningskrav som følge av forsinket betaling på tvers av grenser i insolvenssaker, omfanget av minstebeløpene for dekning i medlemsstatene, omfanget av erstatningskrav som følge av kjøring med uforsikrede kjøretøyer på tvers av grenser og antallet av klager i forbindelse med erklæringer om erstatningshistorikk.
- 38) I tillegg bør Kommisjonen utarbeide en rapport som evaluerer hvordan de erstatningsorganene som er opprettet eller godkjent for å

¹⁰ (EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1).

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

erstatte skadelidte ved et forsikringsforetaks insolvens, fungerer, og hvordan samarbeidet mellom dem og finansieringen av dem fungerer. Rapporten bør eventuelt følges av et regelverksforslag.

- 39) For å sikre at direktiv 2009/103/EF fortsatt tjener sitt formål, som er å beskytte eventuelle skadelidte fra ulykker som involverer motorvogner, bør Kommisjonen også overvåke og revidere nevnte direktiv i lys av den teknologiske utviklingen, herunder den økte bruken av autonome og halvautonome kjøretøyer. Den bør også analysere forsikringsforetakenes bruk av ordninger der premiene påvirkes av forsikringstakernes erklæringer om erstatningshistorikk. Kommisjonen bør dessuten vurdere effektiviteten i utvekslingen av de informasjonssystemene som brukes til forsikringskontroller over landegrensene.
- 40) Ettersom målene for dette direktivet, som er særlig å sikre lik minstebeskyttelse av skadelidte som følge av trafikkulykker i hele Unionen, å sikre beskyttelse av dem ved forsikringsforetaks insolvens og å sikre likebehandling i forbindelse med forsikringsgiveres erklæringer om erstatningshistorikk for potensielle forsikringstakere som krysser Unionens indre grenser, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, og derfor på grunn av deres virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktivet ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 41) I samsvar med den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene og Kommisjonen av 28. september 2011 om forklarende dokumenter¹¹ har medlemsstatene forpliktet seg til at de, i berettigede tilfeller, sammen med underretningen om innarbeidingsiltakene skal oversende ett eller flere dokumenter som forklarer sammenhengen mellom et direktivs bestanddeler og de tilsvarende delene i de nasjonale innarbeidingsinstrumentene. Med hensyn til dette direktivet anser regelgiveren at det er berettiget å oversende slike dokumenter.
- 42) Direktiv 2009/103/EF bør derfor endres.

VEDTATT DETTE DIREKTIVET:

Artikkel 1

I direktiv 2009/103/EF gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 gjøres følgende endringer:
- a) Nr. 1 skal lyde:
- «1. «kjøretøy»
- a) enhver motorvogn som drives utelukkende av mekanisk kraft på bakken og ikke går på skinner, med
- i) en høyeste konstruksjonshastighet på over 25 km/t eller
- ii) en største nettovekt på over 25 kg og en høyeste konstruksjonshastighet på over 14 km/t,
- b) enhver tilhenger som skal brukes sammen med et kjøretøy nevnt i bokstav a), uavhengig av om den er eller ikke er tilkopleet.
- Med forbehold for bokstav a) og b) anses rullestoler som utelukkende er beregnet til personer med nedsatte fysiske funksjonsevner, ikke som kjøretøyer som omhandles i dette direktivet.»
- b) Nytt nummer skal lyde:
- «1a. «bruk av et kjøretøy» enhver bruk av et kjøretøy på en måte som er i samsvar med kjøretøyets funksjon som transportmiddel på ulykkestidspunktet, uavhengig av kjøretøyets kjenne-tegn og uavhengig av det terrenget som motorvognen brukes i, og av om det står stille eller er i bevegelse,».
- c) Nr. 2 skal lyde:
- «2. «skadelidt» enhver person som har rett til erstatning for tap eller skade forårsaket av kjøretøyer,».
- d) Nytt nummer skal lyde:
- «8. «hjemstat» hjemstat som definert i artikkel 13 nr. 8 bokstav a) i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/138/EF(*).
- (*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/138/EF av 25. november 2009 om adgang til å starte og utøve virksomhet innen forsikring og gjenforsikring (Solvens II) (EUT L 335 av 17.12.2009, s. 1).»
- 2) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:
- a) Første ledd skal lyde:
- «Med forbehold for artikkel 5 skal hver medlemsstat treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer som vanligvis er hjem-

¹¹ (EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

mehørende på medlemsstatens territorium, er dekket av forsikring.»

b) Følgende ledd innsettes etter første ledd:

«Dette direktivet får ikke anvendelse på bruk av et kjøretøy i forbindelse med motorsportsarrangementer og -aktiviteter, herunder løp, konkurranser, trening, testing og demonstrasjoner innenfor et begrenset og avgrenset område i en medlemsstat, når medlemsstaten sikrer at arrangøren av aktiviteten eller en annen part har tegnet en alternativ forsikring eller garantiordning som dekker skade på enhver tredjepart, herunder tilskuere og andre tilstedeværende, men ikke nødvendigvis dekker skade på de deltakende førerne og deres kjøretøyer.»

3) Artikkel 4 skal lyde:

«Artikkel 4

Kontroller av forsikring

1. Medlemsstatene skal unnlate å kontrollere ansvarsforsikringen for kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på en annen medlemsstats territorium og for kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på et tredjelands territorium, når disse kommer inn på deres territorium fra en annen medlemsstats territorium.

De kan imidlertid foreta slike kontroller av forsikringer, forutsatt at disse kontrollene ikke er diskriminerende og er nødvendige og forholdsmessige med sikte på å nå det målet som søkes nådd, og

a) foretas som ledd i en kontroll som ikke bare gjelder forsikringskontroll, eller

b) utgjør en del av et generelt system av kontroller på medlemsstatens territorium som også foretas med hensyn til kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på territoriet til den medlemsstaten som foretar kontrollene, og som ikke krever at kjøretøyet stanses.

2. Personopplysninger kan behandles på grunnlag av retten i den medlemsstaten som den behandlingsansvarlige er underlagt, dersom det er nødvendig for å bekjempe kjøring med uforsikrede kjøretøyer i andre medlemsstater enn den medlemsstaten på hvis territorium de vanligvis er hjemmehørende. Nevnte

rett skal være i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679(*) og skal også fastsette tiltak som er egnet til å beskytte den registrertes rettigheter og friheter samt legitime interesser.

Disse tiltakene fra medlemsstatene skal særlig presisere det nøyaktige formålet med behandlingen av opplysningene, vise til det relevante rettslige grunnlaget, oppfylle de relevante sikkerhetskravene og overholde prinsippene om nødvendighet, forholdsmessighet og formålsbegrensning samt fastsette en forholdsmessig oppbevarings- tid for opplysningene. Personopplysninger som behandles i henhold til denne artikkelen utelukkende med sikte på å foreta en forsikringskontroll, skal oppbevares bare så lenge de er nødvendige for dette formålet, og så snart dette er oppnådd, skal de slettes fullstendig. Dersom en forsikringskontroll viser at et kjøretøy er dekket av en lovpliktig forsikring i henhold til artikkel 3, skal den behandlingsansvarlige umiddelbart slette de berørte opplysningene. Dersom det ved en kontroll ikke er mulig å fastslå om et kjøretøy er dekket av en lovpliktig forsikring i henhold til artikkel 3, skal opplysningene oppbevares bare i en begrenset periode som ikke overstiger det antall dager som er nødvendig for å fastslå om det er forsikringsdekning.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1).»

4) I artikkel 5 tilføyes følgende numre:

«3. En medlemsstat kan gjøre unntak fra artikkel 3 når det gjelder kjøretøyer som midlertidig eller permanent er tatt ut av bruk og forbudt å bruke, forutsatt at det er innført en formell administrativ framgangsmåte eller et annet verifiserbart tiltak i samsvar med nasjonal rett.

En medlemsstat som gjør slikt unntak, skal sikre at kjøretøyer nevnt i første ledd behandles på samme måte som kjøretøyer som den lovpliktige forsik-

ringen nevnt i artikkel 3 ikke er tegnet for.

Garantifondet i den medlemsstaten der en ulykke inntraff, skal da kunne kreve erstatning fra garantifondet i den medlemsstaten der kjøretøyet vanligvis er hjemmehørende.

4. En medlemsstat kan gjøre unntak fra artikkel 3 når det gjelder kjøretøyer som brukes utelukkende i områder med begrenset adgang, i samsvar med sin nasjonale rett.

En medlemsstat som gjør slikt unntak, skal sikre at kjøretøyer nevnt i første ledd behandles på samme måte som kjøretøyer som den lovpliktige forsikringen nevnt i artikkel 3 ikke er tegnet for.

Garantifondet i den medlemsstaten der en ulykke inntraff, skal da kunne kreve erstatning fra garantifondet i den medlemsstaten der kjøretøyet vanligvis er hjemmehørende.

5. En medlemsstat kan gjøre unntak fra artikkel 3 når det gjelder kjøretøyer som det i henhold til nasjonal rett ikke er tillatt å bruke på offentlige veier.

En medlemsstat som gjør unntak fra artikkel 3 for kjøretøyer nevnt i første ledd, skal sikre at slike kjøretøyer behandles på samme måte som kjøretøyer som den lovpliktige forsikringen nevnt i artikkel 3 ikke er tegnet for.

Garantifondet i den medlemsstaten der en ulykke inntraff, skal da kunne kreve erstatning fra garantifondet i den medlemsstaten der kjøretøyet vanligvis er hjemmehørende.

6. Når en medlemsstat i henhold til nr. 5 gjør unntak fra artikkel 3 når det gjelder kjøretøyer som det ikke er tillatt å bruke på offentlige veier, kan denne medlemsstaten også gjøre unntak fra artikkel 10 når det gjelder erstatning for skade forårsaket av slike kjøretøyer i områder som ikke er tilgjengelige for offentligheten som følge av en rettslig eller fysisk begrensning av adgangen til slike områder, som definert i medlemsstatens nasjonale rett.

7. Når det gjelder nr. 3–6 skal medlemsstatene underrette Kommisjonen om anvendelsen av unntaket og om de sær-

lige ordningene for gjennomføringen av det. Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over disse unntakene.»

- 5) Artikkel 9 skal lyde:

«Artikkel 9

Minstebeløp

1. Hver medlemsstat skal, med forbehold for høyere garantibeløp som medlemsstatene eventuelt selv fastsetter, kreve at den lovpliktige forsikringen nevnt i artikkel 3 dekker følgende minstebeløp:
- For personskade: 6 450 000 euro per ulykke, uavhengig av antall skadelidte, eller 1 300 000 euro per skadelidt.
 - For tingsskade: 1 300 000 euro per ulykke, uavhengig av antall skadelidte.

For medlemsstater som ikke har innført euro, skal minstebeløpene omregnes til deres nasjonale valuta ved bruk av valutakursen per 22. desember 2021, offentliggjort i Den europeiske unions tidende.

2. Hvert femte år fra 22. desember 2021 skal Kommisjonen justere beløpene som er omhandlet i nr. 1, i tråd med den harmoniserte forbrukerprisindeksen (HICP) som ble innført ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/792(*).

Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 28b om justeringen av disse beløpene til HICP innen seks måneder etter utgangen av hver femårsperiode.

For medlemsstater som ikke har innført euro, skal beløpene omregnes til deres nasjonale valuta ved bruk av den valutakursen som ble fastsatt på datoen for beregning av de nye minstebeløpene offentliggjort i Den europeiske unions tidende.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/792 av 11. mai 2016 om harmoniserte konsumprisindekser og boligprisindeksen og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 2494/95 (EUT L 135 av 24.5.2016, s. 11).»

- 6) Overskriften i kapittel 4 skal lyde:

«KAPITTEL 4

ERSTATNING FOR SKADE FORÅRSKAKET AV ET UKJENT KJØRETØY ELLER ET KJØRETØY UTEN LOVPLIKTIG FORSIKRING SOM FASTSATT I ARTIKKEL 3 OG ERSTATNING I TILFELLE AV INSOLVENS»

7) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal andre ledd lyde:

«Første ledd skal ikke berøre medlemsstatenes rett til å bestemme om organets erstatning skal tillegges sekundær karakter eller ikke, og retten til å fastsette bestemmelser om erstatningsoppgjør mellom organet og den eller de personene som er ansvarlige for ulykken, og andre forsikringsgivere eller trykdeorganer som skal yte skadelidte erstatning for samme skade. Medlemsstatene kan imidlertid ikke tillate at organet som forutsetning for betaling av erstatning krever at den skadelidte kan påvise at den erstatningspliktige ikke har evne eller vilje til å betale.»

b) I nr. 2 skal første ledd lyde:

«2. Den skadelidte kan uansett henvende seg direkte til organet, som på grunnlag av de opplysningene det innhentes fra skadelidte, skal ha plikt til å gi vedkommende et begrunnet svar på spørsmålet om betaling av erstatning.»

c) I nr. 3 skal andre ledd lyde:

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

d) Nr. 4 skal lyde:

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

8) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 10a

Beskyttelse av skadelidte mot skader som følge av ulykker som inntreffer i deres

bostedsstat, ved et forsikringsforetaks insolvens

1. Hver medlemsstat skal opprette eller godkjenne et organ som har som oppgave å betale erstatning til skadelidte som er bosatt på dens område, i det minste innenfor forsikringspliktens grenser, for tingskade eller personskade forårsaket av et kjøretøy som er forsikret av et forsikringsforetak, fra det tidspunktet da
 - a) forsikringsforetaket blir gjenstand for konkursbehandling, eller
 - b) forsikringsforetaket blir gjenstand for en framgangsmåte for avvikling som definert i artikkel 268 nr. 1 bokstav d) i direktiv 2009/138/EF.
2. Hver medlemsstat skal treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at organet omhandlet i nr. 1 har tilgang til tilstrekkelige midler for å betale erstatning til skadelidte i samsvar med reglene i nr. 10, når erstatning skal utbetales i de situasjonene som er omhandlet i nr. 1 bokstav a) og b). Disse tiltakene kan omfatte krav om finansielle bidrag, forutsatt at de bare pålegges forsikringsforetak som er godkjent av den medlemsstaten som pålegger dem.
3. Uten at det berører en eventuell forpliktelse i henhold til artikkel 280 i direktiv 2009/138/EF, skal hver medlemsstat sikre at en kjennelse eller en beslutning offentliggjøres når en vedkommende domstol eller annen vedkommende myndighet avgir kjennelse eller treffer beslutning om å innlede framgangsmåten omhandlet i nr. 1 bokstav a) eller b) overfor et forsikringsforetak som denne medlemsstaten er hjemstat for. Organet omhandlet i nr. 1 som er etablert i forsikringsforetakets hjemstat, skal sikre at alle organer omhandlet i nr. 1, i alle medlemsstater, omgående underrettes om kjennelsen eller beslutningen.
4. Den skadelidte kan inngi et erstatningskrav direkte til organet omhandlet i nr. 1.
5. Når erstatningskravet er mottatt, skal organet omhandlet i nr. 1 underrette det tilsvarende organet i hjemstaten for forsikringsforetaket og det forsikringsforetaket som er gjenstand for konkursbehandling eller avvikling, eller dets saneringsstyre eller avviklingsstyre, som definert i henholdsvis artikkel 268 nr. 1 bokstav e) og f) i direktiv 2009/138/EF, om at det har mottatt et erstatningskrav fra den skadelidte.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

6. Det forsikringsforetaket som er gjenstand for konkursbehandling eller avvikling, eller dets saneringsstyre eller avviklingsstyre, skal underrette organet omhandlet i nr. 1 når det betaler erstatning eller avviser ansvar for et erstatningskrav som organet omhandlet i nr. 1 også har mottatt.
7. Medlemsstatene skal sikre at organet omhandlet i nr. 1 på grunnlag av blant annet opplysninger som den skadelidte har gitt på dets anmodning, senest tre måneder fra det tidspunktet da skadelidte innga sitt erstatningskrav til organet, gir skadelidte et begrunnet erstatningstilbud eller et begrunnet svar som omhandlet i andre ledd i dette nummeret, i samsvar med gjeldende nasjonal rett.

Med hensyn til første ledd skal organet

- a) gi et begrunnet erstatningstilbud dersom det har fastslått at det er forpliktet til å betale erstatning i henhold til nr. 1 bokstav a) eller b), at kravet ikke bestrides, og at erstatningen er blitt helt eller delvis beregnet,
 - b) gi et begrunnet svar på de punktene som er angitt i kravet, dersom det har fastslått at det ikke er forpliktet til å betale erstatning i henhold til nr. 1 bokstav a) eller b), eller dersom erstatningsplikten avvises eller ikke er klart fastslått, eller skaden ikke er fullt beregnet.
8. Dersom det skal betales erstatning i henhold til nr. 7 andre ledd bokstav a), skal organet omhandlet i nr. 1 betale erstatningen til skadelidte uten unødig opphold og under alle omstendigheter innen tre måneder etter at skadelidte har akseptert det begrunnede erstatningstilbudet omhandlet i nr. 7 andre ledd bokstav a).

Dersom skaden bare er delvis beregnet, skal kravene om betalingen av erstatningen i første ledd få anvendelse på denne delvis beregnede skaden, og fra det tidspunktet da det tilsvarende begrunnede erstatningstilbudet aksepteres.

9. Medlemsstatene skal sikre at organet omhandlet i nr. 1 har all nødvendig myndighet og kompetanse for i rett tid å kunne samarbeide med andre tilsvarende organer i andre medlemsstater, med organer som er opprettet eller godkjent i henhold til artikkel 25a i alle medlemsstater, og med andre berørte parter, herunder et forsikringsforetak som er gjenstand for konkursbehand-

ling eller avvikling, dets saneringsstyre eller avviklingsstyre og de nasjonale vedkommende myndighetene i medlemsstatene, i alle faser av den framgangsmåten som er omhandlet i denne artikkelen. Slikt samarbeid skal omfatte anmodning om, mottak og framlegging av opplysninger, herunder nærmere opplysninger om spesifikke erstatningskrav, der det er relevant.

10. Dersom hjemstaten for forsikringsforetaket omhandlet i nr. 1 ikke er den medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, skal organet omhandlet i nr. 1 i den medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, som har betalt erstatning til den skadelidte i samsvar med nr. 8, ha rett til å kreve full refusjon av den betalte erstatningen fra organet omhandlet i nr. 1 i forsikringsforetakets hjemstat.

Organet omhandlet i nr. 1 i forsikringsforetakets hjemstat skal foreta betalingen til organet omhandlet i nr. 1 i den medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, og som har betalt erstatning til den skadelidte i samsvar med nr. 8, innen en rimelig frist på høyst seks måneder, med mindre noe annet er avtalt skriftlig av disse organene, etter at det har mottatt et krav om slik refusjon.

Det organet som har betalt erstatning i henhold til første ledd, skal tre inn i den skadelidtes rettigheter overfor personen som forårsaket ulykken, eller dennes forsikringsforetak, med unntak av forsikringstakeren eller den andre forsikrede personen som har forårsaket ulykken, i det omfang forsikringstakerens eller den forsikrede personens ansvar ville blitt dekket av det insolvente forsikringsforetaket i samsvar med gjeldende nasjonal rett. Hver medlemsstat skal være forpliktet til å anerkjenne en slik inntreden i rettigheter som er fastsatt av en annen medlemsstat.

11. Nr. 1–10 skal ikke berøre medlemsstatenes rett til å
 - a) tillegge erstatning som er betalt av organet omhandlet i nr. 1, sekundær karakter eller ikke,
 - b) fastsette bestemmelser om erstatningsoppgjør for samme ulykke mellom
 - i) organet omhandlet i nr. 1,
 - ii) den eller de personene som er ansvarlige for ulykken,
 - iii) andre forsikringsforetak eller trygdeorganer som skal betale erstatning til den skadelidte.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

12. Medlemsstatene skal ikke tillate at organet omhandlet i nr. 1 gjør betalingen av erstatning betinget av andre krav enn dem som er fastsatt i dette direktivet. Særlig skal medlemsstatene ikke tillate at organet omhandlet i nr. 1 gjør betalingen av erstatning betinget av et krav om at den skadelidte godtgjør at den ansvarlige juridiske eller fysiske personen ikke er i stand til, eller nekter, å betale.

13. Organene omhandlet i nr. 1 eller enhetene omhandlet i andre ledd i dette nummeret skal bestrebe seg på å inngå en avtale innen 23. desember 2023 for å gjennomføre denne artikkelen når det gjelder deres funksjoner og forpliktelser og framgangsmåtene for refusjon i henhold til denne artikkelen.

For dette formålet skal hver medlemsstat innen 23. juni 2023

a) opprette eller godkjenne organet omhandlet i nr. 1 og gi det myndighet til å forhandle om og inngå en slik avtale, eller

b) utpeke en enhet og gi den myndighet til å forhandle om og inngå en slik avtale, som organet omhandlet i nr. 1 vil bli part i når det er opprettet eller godkjent.

Avtalen omhandlet i første ledd skal umiddelbart meddeles Kommisjonen.

Dersom avtalen omhandlet i første ledd ikke er inngått innen 23. desember 2023, skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerede rettsakter i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 28b med sikte på å spesifisere de prosedyremessige oppgavene og de prosedyremessige forpliktelsene for de organene som er omhandlet i nr. 1, med hensyn til refusjon.»

9) I artikkel 11 skal første ledd lyde:

«Ved en tvist mellom organet omhandlet i artikkel 10 nr. 1 og ansvarsforsikringsselskapet med hensyn til hvem som skal betale erstatning til skadelidte, skal medlemsstatene treffe hensiktsmessige tiltak slik at en av disse partene utpekes som ansvarlig for i første instans å betale erstatning til skadelidte uten opphold.»

10) Overskriften i kapittel 5 skal lyde:

«KAPITTEL 5

SÆRLIGE KATEGORIER AV SKADELIDTE, KLAUSULER OM ANSVARSFRASKRIVELSE, ÉN ENKELT PREMIE,

KJØRETØYER SOM SENDES FRA EN MEDLEMSSTAT TIL EN ANNEN»

11) Overskriften til artikkel 12 skal lyde:

«**Særlige kategorier av skadelidte».**

12) I artikkel 13 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1:

i) Innledningen i første ledd skal lyde:

«1. Medlemsstatene skal treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at enhver lovbestemmelse eller ethvert vilkår i en forsikringspolise utstedt i samsvar med artikkel 3 skal anses som ugyldig når det gjelder erstatningskrav fra tredjeparter som er skadelidt i en ulykke, dersom denne lovbestemmelsen eller dette avtalevilkåret utelukker fra forsikringsdekning kjøretøyer som brukes eller føres av».

ii) Tredje ledd skal lyde:

«Medlemsstatene skal ha mulighet til å unnlate å anvende bestemmelsen i første ledd ved ulykker som inntreffer på deres territorium, dersom og i den utstrekning skadelidte kan få erstatning for skaden som er påført, fra et trygdeorgan.»

b) I nr. 2 skal andre ledd lyde:

«Medlemsstater som fastsetter at organet omhandlet i artikkel 10 nr. 1 skal betale erstatning dersom kjøretøyet er stjålet eller tilegnet ved makt, kan fastsette en egenandel for den skadelidte på høyst 250 euro i forbindelse med tingsskade.»

13) I artikkel 15 skal nr. 1 lyde:

«1. Som unntak fra artikkel 13 nr. 13 bokstav

b) i direktiv 2009/138/EF skal den medlemsstaten der risikoen består, avhengig av hva den personen som er ansvarlig for ansvarsforsikringen velger, anses som enten registreringsmedlemsstaten eller, fra det tidspunktet kjøperen aksepterer leveringen, bestemmelsesmedlemsstaten i 30 dager, når et kjøretøy sendes fra en medlemsstat til en annen, selv om kjøretøyet ikke er formelt registrert i bestemmelsesmedlemsstaten.

Medlemsstatene skal sikre at informasjonssenteret omhandlet i artikkel 23 i den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, i bestemmelsesmedlemsstaten, når denne ikke er den samme, samt i en hvilken som helst annen relevant medlemsstat, for eksempel den

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

medlemsstaten der ulykken inntraff, eller der en skadelidt er bosatt, samarbeider om å sikre at de nødvendige opplysningene som de har i samsvar med artikkel 23, om det kjøretøyet som sendes, er tilgjengelige.»

14) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 15a

Beskyttelse av skadelidte ved ulykker som involverer en tilhenger som trekkes av et kjøretøy

1. Ved en ulykke forårsaket av et sett av kjøretøyer som består av et kjøretøy som trekker en tilhenger, og der tilhengeren har en separat ansvarsforsikring, kan den skadelidte inngi sitt erstatningskrav direkte til det forsikringsforetaket som har forsikret tilhengeren, dersom
 - a) tilhengeren, men ikke det kjøretøyet som trakk den, kan identifiseres, og
 - b) gjeldende nasjonal rett fastsetter at tilhengerens forsikringsgiver skal betale erstatning.

Et forsikringsforetak som har betalt erstatning til skadelidte, skal ha mulighet til å gjøre regress mot det foretaket som har forsikret trekkvognen, eller mot det organet som er omhandlet i artikkel 10 nr. 1, dersom og i det omfanget dette er fastsatt i gjeldende nasjonal rett.

Dette nummeret skal ikke berøre gjeldende nasjonal rett som fastsetter regler som er gunstigere for skadelidte.

2. Ved en ulykke forårsaket av et sett av kjøretøyer som består av et kjøretøy som trekker en tilhenger, skal tilhengerens forsikringsgiver, med mindre den i henhold til gjeldende nasjonal rett skal betale full erstatning, etter anmodning fra skadelidte uten unødig opphold underrette vedkommende om
 - a) identiteten til trekkvognens forsikringsgiver, eller
 - b) dersom tilhengerens forsikringsgiver ikke kan identifisere trekkvognens forsikringsgiver, om den erstatningsordningen som er fastsatt i artikkel 10.»

15) Artikkel 16 skal lyde:

«Artikkel 16

Erklæring om tredjeparts erstatningskrav

Medlemsstatene skal sikre at forsikringstakeren har rett til når som helst å anmode om en erklæring om tredjeparts erstatningskrav, eller om fravær av slike krav, i forbindelse med det eller de kjøretøyene som har vært omfattet av forsikringsavtalen, for minst de siste fem årene av avtaleforholdet («erklæring om erstatningshistorikk»).

Forsikringsforetaket eller et organ som er utpekt av en medlemsstat til å yte lovpliktig forsikring eller utstede slike erklæringer, skal stille denne erklæringen om erstatningshistorikk til rådighet for forsikringstakeren innen 15 dager fra anmodningen. Dette skal det gjøre ved å bruke skjemaet for erklæring om erstatningshistorikk.

Medlemsstatene skal sikre at forsikringsforetak ikke, når de tar hensyn til erklæringer om erstatningshistorikk utstedt av andre forsikringsforetak eller andre organer som omhandlet i andre ledd, behandler forsikringstakerne på en diskriminerende måte eller setter en høyere pris på deres premier på grunnlag av deres nasjonalitet eller utelukkende på grunnlag av deres tidligere bostedsstat.

Medlemsstatene skal sikre at et forsikringsforetak, når det tar hensyn til erklæringer om erstatningshistorikk ved fastsettelsen av premier, behandler erklæringer som er utstedt i andre medlemsstater, som likeverdige med dem som er utstedt av et forsikringsforetak eller organer som omhandlet i andre ledd i samme medlemsstat, også når eventuelle rabatter anvendes.

Medlemsstatene skal sikre at forsikringsforetakene offentliggjør en generell oversikt over sin politikk med hensyn til bruk av erklæringer om erstatningshistorikk, når de beregner premier.

Kommisjonen skal innen 23. juli 2023 vedta gjennomføringsrettsakter som ved hjelp av en mal presiserer formen på og innholdet i erklæringen om erstatningshistorikk omhandlet i andre ledd. Denne malen skal inneholde opplysninger om følgende:

- a) Identiteten til det forsikringsforetaket eller det organet som utsteder erklæringen om erstatningshistorikk.
- b) Forsikringstakerens identitet, herunder vedkommendes kontaktopplysninger.
- c) Det forsikrede kjøretøyet og kjøretøyetets identifikasjonsnummer.

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

- d) Start- og sluttdatoen for kjøretøyets forsikringsdekning.
- e) Antallet erstatningskrav fra tredjepart som er gjort opp i henhold til forsikringstakerens forsikringsavtale i den perioden som erklæringen om erstatningshistorikk omfatter, herunder datoen for hvert krav.
- f) Ytterligere opplysninger som er relevante i henhold til de reglene eller de praksisene som gjelder i medlemsstatene.

Kommisjonen skal høre alle berørte parter og samarbeide tett med medlemsstatene før den vedtar disse gjennomføringsrettsaktene.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 28a nr. 2.»

16) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 16a

Prissammenligningsverktøyer for motorvognforsikring

1. Medlemsstatene kan velge å sertifisere verktøyer som gir forbrukerne mulighet til gratis å sammenligne priser, takster og dekning mellom tilbydere av den lovpliktige forsikringen omhandlet i artikkel 3, som «uavhengige prissammenligningsverktøyer for motorvognforsikring», forutsatt at vilkårene i nr. 2 er oppfylt.
2. Et sammenligningsverktøy i henhold til nr. 1 skal
 - a) være operativt uavhengig av tilbyderne av den lovpliktige forsikringen omhandlet i artikkel 3, og sikre at tjenesteytere behandles likt i søkeresultatene,
 - b) tydelig angi identiteten til eierne og operatørene av sammenligningsverktøyet,
 - c) fastsette klare og objektive kriterier som sammenligningen er basert på,
 - d) bruke et klart og entydig språk,
 - e) gi nøyaktige og oppdaterte opplysninger og angi tidspunktet for siste oppdatering,
 - f) være åpent for alle tilbydere av den lovpliktige forsikringen omhandlet i artikkel 3, gjøre de relevante opplysningene tilgjengelige, vise et bredt spekter av tilbud som omfatter en betydelig del av markedet for motorvognforsikring, og dersom opplysningene som gis, ikke er

- en fullstendig oversikt over dette markedet, gi brukeren klar informasjon om dette før resultatene vises,
- g) sørge for en effektiv framgangsmåte for rapportering av uriktige opplysninger,
- h) inneholde en erklæring om at prisene er basert på de mottatte opplysningene og ikke er bindende for forsikringsforetakene.»

17) I artikkel 23 gjøres følgende endringer:

a) Nytt nummer skal lyde:

«1a. Medlemsstatene skal sikre at forsikringsforetak eller andre enheter er forpliktet til å gi de opplysningene som er omhandlet i nr. 1 bokstav a) i), ii) og iii), til informasjonssentrene og underrette dem når en forsikringspolise blir ugyldig eller på annen måte ikke lenger dekker et kjøretøy med et registreringsnummer.»

b) Nr. 6 skal lyde:

«6. Personopplysninger som framkommer som følge av nr. 1–5, skal behandles i samsvar med forordning (EU) 2016/679.»

18) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 25a

Beskyttelse av skadelidte mot skader som følge av ulykker som inntreffer i en annen medlemsstat enn deres bostedsstat, ved et forsikringsforetaks insolvens

1. Hver medlemsstat skal opprette eller godkjenne et organ som har som oppgave å betale erstatning til skadelidte som er bosatt på dens område, i de tilfellene som er omhandlet i artikkel 20 nr. 1, i det minste innenfor forsikringspliktens grenser, for tingsskade eller personskade forårsaket av et kjøretøy som er forsikret av et forsikringsforetak, fra det tidspunktet da
 - a) forsikringsforetaket er under konkursbehandling, eller
 - b) forsikringsforetaket er gjenstand for en framgangsmåte for avvikling som definert i artikkel 268 nr. 1 bokstav d) i direktiv 2009/138/EF.
2. Hver medlemsstat skal treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at organet omhandlet i nr. 1 har tilgang til tilstrekkelige midler for å betale erstatning til skadelidte i samsvar med reglene i nr. 10, når erstatning skal utbetales i de

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

- situasjonene som er omhandlet i nr. 1 bokstav a) og b). Disse tiltakene kan omfatte krav om finansielle bidrag, forutsatt at de bare pålegges forsikringsforetak som er godkjent av den medlemsstaten som pålegger dem.
3. Uten at det berører en eventuell forpliktelse i henhold til artikkel 280 i direktiv 2009/138/EF, skal hver medlemsstat sikre at en kjennelse eller en beslutning offentliggjøres når en vedkommende domstol eller annen vedkommende myndighet avgir kjennelse eller treffer beslutning om å innlede framgangsmåten omhandlet i nr. 1 bokstav a) eller b) overfor et forsikringsforetak som denne medlemsstaten er hjemstat for. Organet omhandlet i nr. 1 som er etablert i forsikringsforetakets hjemstat, skal sikre at alle organer omhandlet i nr. 1 og alle erstatningsorganer omhandlet i artikkel 24, i alle medlemsstater, omgående underrettes om kjennelsen eller beslutningen.
 4. Skadelidte kan inngi et erstatningskrav direkte til organet omhandlet i nr. 1.
 5. Når erstatningskravet er mottatt, skal organet omhandlet i nr. 1 underrette det tilsvarende organet i hjemstaten for forsikringsforetaket, erstatningsorganet i henhold til artikkel 24 i den skadelidtes bostedsstat og det forsikringsforetaket som er gjenstand for konkursbehandling eller avvikling, eller dets saneringsstyre eller avviklingsstyre, som definert i henholdsvis artikkel 268 nr. 1 bokstav e) og f) i direktiv 2009/138/EF, om at det har mottatt et erstatningskrav fra den skadelidte.
 6. Det forsikringsforetaket som er gjenstand for konkursbehandling eller avvikling, eller dets saneringsstyre eller avviklingsstyre, skal underrette organet omhandlet i nr. 1 når det betaler erstatning eller avviser ansvar for et erstatningskrav som organet omhandlet i nr. 1 også har mottatt.
 7. Medlemsstatene skal sikre at organet omhandlet i nr. 1 på grunnlag av blant annet opplysninger som den skadelidte har inngitt på dets anmodning, senest tre måneder fra det tidspunktet da skadelidte innga sitt erstatningskrav til organet, gir skadelidte et begrunnet erstatningstilbud eller et begrunnet svar som omhandlet i andre ledd i dette nummeret, i samsvar med gjeldende nasjonal rett.

Med hensyn til første ledd skal organet

 - a) gi et begrunnet erstatningstilbud dersom det har fastslått at det er forpliktet til å betale erstatning i henhold til nr. 1 bokstav a) eller b), at kravet ikke bestrides, og at erstatningen er blitt helt eller delvis beregnet,
 - b) gi et begrunnet svar på de punktene som er angitt i kravet, dersom det har fastslått at det ikke er forpliktet til å betale erstatning i henhold til nr. 1 bokstav a) eller b), eller dersom erstatningsplikten avvises eller ikke er klart fastslått, eller skaden ikke er fullt beregnet.
 8. Dersom det skal betales erstatning i henhold til nr. 7 andre ledd bokstav a), skal organet omhandlet i nr. 1 betale erstatningen til skadelidte uten unødig opphold og under alle omstendigheter innen tre måneder etter at skadelidte har akseptert det begrunnede erstatningstilbudet omhandlet i nr. 7 andre ledd bokstav a).

Dersom skaden bare er delvis beregnet, skal kravene om betalingen av erstatningen i første ledd få anvendelse på denne delvis beregnede skaden, og fra det tidspunktet da det tilsvarende begrunnede erstatningstilbudet aksepteres.
 9. Medlemsstatene skal sikre at organet omhandlet i nr. 1 har all nødvendig myndighet og kompetanse for i rett tid å kunne samarbeide med andre tilsvarende organer i andre medlemsstater, med organer som er opprettet eller godkjent i henhold til artikkel 10a og 24 i alle medlemsstater, og med andre berørte parter, herunder et forsikringsforetak som er gjenstand for konkursbehandling eller avvikling, dets skaderepresentant eller saneringsstyre eller avviklingsstyre og de nasjonale vedkommende myndighetene i medlemsstatene, i alle faser av den framgangsmåten som er omhandlet i denne artikkelen. Slikt samarbeid skal omfatte anmodning om, mottak og framlegging av opplysninger, herunder nærmere

opplysninger om spesifikke erstatningskrav, der det er relevant.

10. Dersom hjemstaten for forsikringsforetaket omhandlet i nr. 1 ikke er den medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, skal organet omhandlet i nr. 1 i den medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, som har betalt erstatning til den skadelidte i samsvar med nr. 8, ha rett til å kreve full refusjon av den betalte erstatningen fra organet omhandlet i nr. 1 i forsikringsforetakets hjemstat.

Organet omhandlet i nr. 1 i forsikringsforetakets hjemstat skal foreta betalingen til organet omhandlet i nr. 1 i den medlemsstaten der den skadelidte er bosatt, og som har betalt erstatning til den skadelidte i samsvar med nr. 8, innen en rimelig frist på høyst seks måneder, med mindre noe annet er avtalt skriftlig av disse organene, etter at det har mottatt et krav om slik refusjon.

Det organet som har betalt erstatning i henhold til første ledd, skal tre inn i den skadelidtes rettigheter overfor personen som forårsaket ulykken, eller dennes forsikringsforetak, med unntak av forsikringstakeren eller den andre forsikrede personen som har forårsaket ulykken, i det omfang forsikringstakerens eller den forsikrede personens ansvar ville blitt dekket av det insolvente forsikringsforetaket i samsvar med gjeldende nasjonal rett. Hver medlemsstat skal være forpliktet til å anerkjenne en slik inntreden i rettigheter som er fastsatt av en annen medlemsstat.

11. Nr. 1–10 skal ikke berøre medlemsstatenes rett til å
- a) tillegge erstatning som er betalt av organet omhandlet i nr. 1, sekundær karakter eller ikke,
 - b) fastsette bestemmelser om erstatningsoppgjør for samme ulykke mellom
 - i) organet omhandlet i nr. 1,
 - ii) den eller de personene som er ansvarlige for ulykken,
 - iii) andre forsikringsforetak eller trygdeorganer som skal betale erstatning til den skadelidte.
12. Medlemsstatene skal ikke tillate at organet omhandlet i nr. 1 gjør betalings-

gen av erstatning betinget av andre krav enn dem som er fastsatt i dette direktivet. Særlig skal medlemsstatene ikke tillate at organet omhandlet i nr. 1 gjør betalingen av erstatning betinget av et krav om at den skadelidte godtgjør at den ansvarlige juridiske eller fysiske personen ikke er i stand til, eller nekter, å betale.

13. Organene omhandlet i nr. 1 eller enhetene omhandlet i andre ledd i dette nummeret skal bestrebe seg på å inngå en avtale innen 23. desember 2023 for å gjennomføre denne artikkelen når det gjelder deres funksjoner og forpliktelser og framgangsmåtene for refusjon i henhold til denne artikkelen.

For dette formålet skal hver medlemsstat innen 23. juni 2023

- a) opprette eller godkjenne organet omhandlet i nr. 1 og gi det myndighet til å forhandle om og inngå en slik avtale, eller
- b) utpeke en enhet og gi den myndighet til å forhandle om og inngå en slik avtale, som organet omhandlet i nr. 1 vil bli part i når det er opprettet eller godkjent.

Avtalen nevnt i første ledd skal umiddelbart meddeles Kommisjonen.

Dersom avtalen omhandlet i første ledd ikke er inngått innen 23. desember 2023, skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 28b med sikte på å spesifisere de prosedyremessige oppgavene og de prosedyremessige forpliktelsene for de organene som er omhandlet i nr. 1, med hensyn til refusjon.»

- 19) I artikkel 26 skal første ledd lyde:

«Medlemsstatene skal treffe alle hensiktsmessige tiltak for å lette de skadelidtes, deres forsikringsgiveres eller deres juridiske representanters tilgang til de grunnleggende opplysningene som er nødvendige for å behandle erstatningskrav.»

- 20) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 26a

Informasjon til skadelidte

Medlemsstater som oppretter eller godkjenner forskjellige erstatningsorganer i henhold til artikkel 10 nr. 1, artikkel 10a nr. 1, artikkel 24

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

nr. 1 og artikkel 25a nr. 1, skal sikre at skadelidte har tilgang til nødvendige opplysninger om mulighetene for å søke om erstatning.»

21) I artikkel 28 nr. 1 skal nytt ledd lyde:

«Medlemsstatene kan kreve motorvognforsikring som oppfyller kravene i dette direktivet, for enhver type av motorredskap som brukes på bakken og ikke er omfattet av definisjonen av «kjøretøy» i artikkel 1 nr. 1, og som artikkel 3 ikke får anvendelse på.»

22) Nye artikler skal lyde:

«Artikkel 28a

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av Den europeiske komité for forsikring og tjenestepensjoner nedsatt ved kommisjonsbeslutning 2004/9/EF(*). Nevnte komité skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011(**).
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikkel 28b

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 9 nr. 2 skal gis Kommisjonen på ubestemt tid fra 22. desember 2021.

Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 10a nr. 13 fjerde ledd og artikkel 25a nr. 13 fjerde ledd skal gis Kommisjonen for en periode på sju år fra 22. desember 2021. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 9 nr. 2, artikkel 10a nr. 13 fjerde ledd og artikkel 25a nr. 13 fjerde ledd kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den

får virkning dagen etter at den er offentliggjort i Den europeiske unions tidende, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming(**).
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 9 nr. 2, artikkel 10a nr. 13 fjerde ledd og artikkel 25a nr. 13 fjerde ledd skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på tre måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte frist har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. Denne fristen kan forlenges med tre måneder på Europaparlamentets eller Rådets initiativ.

«Artikkel 28c

Evaluerings- og gjennomgåelse

1. Senest fem år etter de respektive anvendelsesdatoene for artikkel 10a og 25a som nevnt i artikkel 30 andre, tredje og fjerde ledd, skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om hvordan organene omhandlet i artikkel 10a og 25a fungerer, samarbeider og finansieres. Rapporten skal ved behov ledsages av et regelverksforslag. Med hensyn til finansieringen av disse organene skal rapporten inneholde minst
 - a) en vurdering av erstatningsorganenes finansieringskapasitet og finansieringsbehov i forhold til deres potensielle erstatningsansvar, idet det tas hensyn til risikoen for motorvognforsikringsgiveres insolvens på medlemsstatenes markeder,

Endringer i bilansvarslova (gjennomføring av endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2021/2118

- b) en vurdering av harmoniseringen av erstatningsorganenes finansierings-tilgang,
 - c) dersom rapporten ledsages av et regelverksforslag, en vurdering av bidragenes innvirkning på premiene for motorvognforsikring.
2. Senest 24. desember 2030 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet, Rådet og Den europeiske økonomiske og sosiale komité en rapport som vurderer gjennomføringen av dette direktivet, bortsett fra de elementene som omfattes av evalueringen nevnt i nr. 1, blant annet med hensyn til
- a) anvendelsen av dette direktivet når det gjelder den teknologiske utviklingen, særlig med hensyn til autonome og halvautonome kjøretøyer,
 - b) om dette direktivets anvendelsesområde er tilstrekkelig i betraktning av de ulykkesrisikoene som er forbundet med forskjellige motorvogner,
 - c) en gjennomgåelse av informasjonsutvekslingssystemenes effektivitet med sikte på kontroller av forsikringer over landegrensene, herunder ved behov en vurdering av muligheten for å bruke eksisterende informasjonsutvekslingssystemer i slike tilfeller, og under alle omstendigheter en analyse av målene for informasjonsutvekslingssystemene og en vurdering av deres kostnader, og
 - d) forsikringsforetaks bruk av ordninger der premiene påvirkes av forsikringstakernes erklæringer om erstatningshistorikk, blant annet «bonus/malus»-ordninger eller «bonus for skadefrie år».

Rapporten skal eventuelt følges av et regelverksforslag.

(*) Kommisjonsbeslutning 2004/9/EF av 5. november 2003 om nedsettelse av Den europeiske komité for forsikring og tjenestepensjoner (EUT L 3 av 7.1.2004, s. 34).

(**) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av regler og generelle prinsipper for hvordan medlemsstatene skal kontrollere Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

(***) EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.»

23) I artikkel 30 tilføyes følgende ledd:

«Artikkel 10a nr. 1–12 får anvendelse fra datoen for avtalen omhandlet i artikkel 10a nr. 13 første ledd eller fra anvendelsesdatoen for Kommisjonens delegerte rettsakt omhandlet i artikkel 10a nr. 13 fjerde ledd.

Artikkel 25a nr. 1–12 får anvendelse fra datoen for avtalen omhandlet i artikkel 25a nr. 13 første ledd eller fra anvendelsesdatoen for Kommisjonens delegerte rettsakt omhandlet i artikkel 25a nr. 13 fjerde ledd.

Artikkel 10a nr. 1–12 og artikkel 25a nr. 1–12 får imidlertid ikke anvendelse før 23. desember 2023.

Artikkel 16 andre ledd andre punktum og tredje, fjerde og femte ledd får anvendelse fra 23. april 2024 eller fra anvendelsesdatoen for Kommisjonens gjennomføringsrettsakt omhandlet i artikkel 16 sjette ledd, alt etter hva som inntreffer sist.»

Artikkel 2

Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal senest 23. desember 2023 vedta og kunngjøre de bestemmelsene som er nødvendige for å etterkomme dette direktivet. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 23. desember 2023.

Som unntak fra første ledd i dette nummeret skal medlemsstatene innen 23. juni 2023 vedta de bestemmelsene som er nødvendige for å oppnå samsvar med endringene fastsatt i artikkel 1 nr. 8 og 18 i dette direktivet når det gjelder henholdsvis artikkel 10a nr. 13 andre ledd og artikkel 25a nr. 13 andre ledd i direktiv 2009/103/EF.

Når tiltakene nevnt i dette nummeret vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktivet, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktivet omhandler.

Artikkel 3

Ikrafttredelse

Dette direktivet trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Artikkel 4

Adressater

Dette direktivet er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 24. november 2021.

For Europaparlamentet
D. M. Sassoli
President

For Rådet
A. Logar
Formann

Erklæring fra Kommisjonen

Kommisjonen vil fortsatt forsvare et høyt beskyttelsesnivå for skadelidte innenfor rammene av direktivet om motorvognforsikring. Vårt mål er å sikre at skadelidte, herunder i grensekryssende situasjoner, får erstatning så raskt som mulig og ikke pålegges uforholdsmessige prosedyremessige krav som kan hindre deres tilgang til erstatning. Hvor effektiv erstatningen er, avhenger i høy grad av om den betales i rett tid. I den forbin-

delse noterer vi oss de betenkelighetene som Europaparlamentet gjentatte ganger har gitt uttrykk for med hensyn til de forskjellene som finnes mellom medlemsstatene med hensyn til foreldelsesfrister, det vil si det relevante tidsrommet som en skadelidt kan inngi et krav i. Kommisjonen vil vurdere dette spørsmålet nøye og undersøke mulighetene for hvordan dette eventuelt kan avhjelpe, med sikte på å styrke beskyttelsen av skadelidte ytterligere dersom det viser seg at en innsats på unionsplan er hensiktsmessig.

Vedlegg 2**EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 av 14. mars 2025 om endring av EØS-avtalens vedlegg IX (Finansielle tjenester)**

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2021/2118 av 24. november 2021 om endring av direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes¹) skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg IX bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg IX nr. 8 (europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/103/EF) gjøres følgende endringer:

1. Følgende tilføyes:
”, endret ved:
– 32021 L 2118: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2021/2118 av 24. november 2021 (EUT L 430 av 2.12.2021, s. 1).”
2. Tilpasningen omnummereres til tilpasning a).
3. Etter tilpasning a) skal ny tilpasning lyde:

¹ EUT L 430 av 2.12.2021, s. 1.

”b) I artikkel 10a og 25a, når det gjelder EFTA-statene, skal ordene ’23. juni 2023’ forstås som ’én måned etter ikrafttredelsesdatoen for EØS-komiteens beslutning nr. 68/2025 av 14. mars 2025’.”

Artikkel 2

Teksten til direktiv (EU) 2021/2118 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 15. mars 2025, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt(*).

(* Forfatningsrettslige krav angitt.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 14. mars 2025.

For EØS-komiteen
Nicolas von Lingen
Formann