

Ole Thoresen
c/o GEO ROAD
Postboks 2410 STRØMSØ
3003 DRAMMEN

1. av 4.

t: 32 89 06 20

9/3-2015

Finansdepartementet,
Postboks 8008 DEP
0030 OSLO

Deres ref: Saksnr. 13/ 5262 17.12.2014

AD. HØRINGSNOTAT - OMLEGGING AV ARSAVGIFTEN TIL EN AVGIFT PÅ TRAFIKKFORSIKRINGER.

Det er nå fremmet et forslag om at SKADEFORSIKRINGS-SELSKAPENE også skal gies til oppgave å administrere en "AVGIFTS-ØKONOMI" - tilsvarende REGISTRERTE KJØRETØYERS ARSAVGIFT.

Imidlertid, samfunnet har tidligere gjennom BILANSVARSLOVEN "gitt bort økonomien" i vegtrafikkulykker og vegtrafikkuhell til SKADEFORSIKRINGS-SELSKAPENE.

Jeg ser det som riktig først nevne det jeg opplever som meget mangelfull oppfølging av Lov-giver og Loveier-ansvaret vedr. Bilansvarsloven, ved at samfunnet bla. ikke har satt krav til at skadeforsikrings-selskap må pålegges å gjøre tiltak for å få redusert alle former for trafikkrisiko/trafikkuhell/trafikkulykker, og at skadeforsikrings-selskap må rapportere og gi tilbakemelding til samfunnet om vegtrafikkrisiko-anliggender, og at skadeforsikrings-selskaper må bruke Norsk Lov (vegtrafikklov-/trafikkregler) i sin skade-saksbehandling.

Grunnet mangelfull samfunnsmessig oppfølging av skadeforsikrings-selskapers økonomiske samarbeids-aktiviteter, har skadeforsikrings-selskapene bla. kunnet inngå samarbeidsavtaler vedr. skade-saksbehandling, dette selvsagt av økonomiske interesser - rasket mulig skadesaksbehandlig, og enkleste og billigste form for skadesaksbehandling.

Dersom man er uheldig i vegtrafikken - og opplever et uønsket sammenstøt - så ber skadeforsikrings-selskapene de involverte fylle ut et "standard skademeldingsskjema" - der skyld og ansvar vedr. et uhell ikke avgjøres med bakgrunn i offentlig-rettslige bestemmelser (Vegtrafikklov - Trafikkregler - mv. mv.).

Nei da, - skadeforsikrings-selskapene har inngått økonomiske samarbeids-skadesaksbehandlings-avtaler som binder selskapene seg imellom - faktisk så sterkt, - at;

"Avgjørelser under regressavtalen binder forsikrings-selskapene seg imellom, selv om kunden ikke aksepterer skyldspørsmålet i

kollisjonen og selv om en domstolprøving senere skulle komme til at kundens syn var det korrekte.",

jeg tør vedlegge kopi av utskrift fra internett av "Jusleksikon" som dokumentasjon. der fremgår det at "REGRESSAVTALEN" i utgangspunktet kun skal regulere "KASKO-SKADER" - men i praksis brukes regressavtalen på alle typer skadesaksbehandling - også på ANSVARS-SKADE-SAKSBEHANDLING.

Justisdepartementet skriver i brev av 11/12-2013 til meg (kopi følger vedlagt) at de kjenner til situasjonen,

men Justisdepartementet hevder at Typeløsningsavtalen bare binder selskapene internt -

og at overfor den enkelte fører/eier - så skal selskapet vurdere hver enkelt sak helt konkret -

og at dersom selskapet finner at ansvaret i den konkrete saken bør fordeles annerledes enn det typeløsningsavtalen gir anvisning på,

MÅ selskapet gjøre opp i henhold til dette overfor skadelidte,

men dette skjer dessverre ikke i praksis,

for har skadeforsikrings-selskapene blitt enige seg imellom for valg av passende "typeløsnings-skisse" -

da er saken helt låst overfor fører/eier,

selv antar jeg at forklaringen for denne etablerte praksis ligger i at tjenestetabene til Skadeforsikrings-selskapene kun er skolert i "Typeløsnings-avtalen" - så skadeforsikrings-selskapene har ikke engang en tjeneste-produksjons-linje med faglige ressurser og kvaliteter for å kunne vurdere saker i henhold til Vegtrafikkloven og dens bestemmelser - det er rett og slett for kostbart.

Slik jeg forstår regressavtalen - og dens "typeløsnings-skisser", så er det kun kjøretøyenes situasjon/posisjon akkurat i sammenstøt-øyeblikket som hensyntas/vektlegges - og da kun ut i fra de opplysninger som partene har "krysset av for" på et Standard skademeldings-skjema (oftest fylt ut på skadested).

Selve hendelses-forløpet - og hvilke handlinger som bilførere gjorde forut sammenstøt - og hvilke handlinger/aktiviteter uhellet - ulykken - således er en virkning av, - blir derfor ikke hensyntatt - eller undersøkt (vurdert).

I praksis innebærer dette at samfunnet ikke kan få konstruktive tilbakemeldinger for å få redusert vegtrafikk-risiko, og således gjøre konstruktive tiltak for å få ned antallet vegtrafikkuhell og vegtrafikkulykker.

Det meget negative samfunnsmessig sett vedr. samfunnets mangelfulle oppfølging av BILANSVARS-LOVEN er at dersom skadeforsikrings-selskapene f. eks. har "100" i utbetalinger, - vel så kan de antakelig kreve inn ca. "150" fra forsikringstakere - og da har de "50" i dekningsbidrag. Men dersom utbetalinger stiger til "200", da vil skadeforsikrings-selskapene kunne tilsvarende

kreve inn "300" fra forsikringstakere, - og da vil de få "100" i dekningsbidrag !, M.A.O. - desto større skade- og ulykkes-nivået blir i samfunnet, - desto større blir økonomien - og derav fortjeneste-mulighetene også, til skadeforsikrings-selskapene !.

Egentlig burde jo skadeforsikrings-selskapene blitt premiært økonomisk av samfunnet dersom skadeforsikrings-selskapene hadde utviklet kunnskap om vegtrafikk-risiko og gjennomført uhell- og ulykkes-forebyggende og -reduserende tiltak. Slik situasjonen er i dag, vil skadeforsikrings-selskaper straffes økonomisk med mindre omsetning dersom vegtrafikkrisikoen blir redusert !.

AD. HØRINGSNOTAT - FORSLAGET OM ÅRLIG AVGIFT PÅ TRAFIKKFORSIKRING TIL REGISTRERTE KJØRETØY.

Årsavgift er pr. dato en fiskalavgift - og et forvaltnings-anliggende, der saksbehandlingen og avgiftsinnkreving pr. dato er underlagt forvaltningslovens bestemmelser.

På en måte kunne det jo være gunstig at Skadeforsikrings-selskaper kunne tjene penger på annet enn uhell og ulykker, men spørsmålet er om skadeforsikrings-selskaper også vil lage sine egne "samarbeids-avtaler" og "saksbehandlingsregler" tilsvarende regressavtalen vedr. en mulig årlig avgift på trafikkforsikringer for registrerte kjøretøy ?.

Jeg husker at for noen år siden så ble forsikrings-selskaper pålagt å kreve inn en "Personskade-avgift". Jeg opplevde da at et eget konstruert mindre uregistrert motor-redskap jeg hadde tegnet ansvarsforsikring på (brukes mest som gress-klipper) - også ble ilagt "personskadeavgift" - kr. 100,- (lav sats) i noen år.

Således er jeg meget usikker på om skadeforsikrings-selskaper i dag har bedre ansvars-polise-registere, polise-registrere som skiller mellom registrerte motorredskap (årsavgifts-pliktige) - og uregistrerte motorredskap (ikke årsavgifts-pliktige).

Så jeg spør meg, vil jeg nok enda en gang kunne få en avgift på den ansvars-forsikring jeg har tegnet på mitt lille hjemmelagde motor-redskap ?, et kjøretøy med maks. hastighet på 12 km/t - et kjøretøy som verken er registrerings-mulig eller godkjenninga-mulig.

Og vil tilsvarende alle uregistrerte men ansvars-forsikrede gravemaskiner og lignende motorredskaper til entreprenører også kunne bli ilagt den foreslåtte nye årlige avgift på trafikk-forsikringer, fordi polise-registrene til forsikrings-selskaper muligens ikke skiller mellom "arbeids-maskin-ansvars-skadeforsikring" - og "vegtrafikk-ansvars-skadeforsikring" ?, jeg tror det er riktig å stille dette spørsmålet.

Hvilken oversikt har myndighetene i dag over forsikrings-selskapenes polise-strukturer og registre, og vil forsikrings-selskapene kunne påta seg en sådan oppgave uten at det oppstår en ny mengde "misforståelser" - og mange feil illeggelser av ny "årlig forsikrings-avgift" ?.

Vedr. den tidl. nevnte ilagte Personskadeavgift gikk det den gang et par år med noen henvendelser til bla. Samferdsels-departementet

før jeg slapp å måtte betale personskadeavgift kr. 100.- på mitt mindre uregistrerte motorredskap - og jeg fikk ikke "avgiftspengene" tilbake, men hvem fikk de kronene urettmessig den gang ?.

Og hvem skal jeg gjøre henvendelse til nå, dersom jeg nå skulle motta krav om en årlig avgift på ansvarsforsikringen for mitt lille uregistrerte motorredskap ?, forsikringselskapet ? - i så fall, hvilke saksbehandlingsregler gjelder da ?, - eller skal jeg skrive til Finansdepartement - evt. avgiftsmyndigheter eller trafikkmyndigheter (Samferdsels-departement - Vegdirektoratet) ?, - (da disse spørsmål nevnes som mulig fremtidig utfordring i dette hørings svarbrev/notat - skal selvsagt ikke Finansdepartementet svare for disse spørsmål nå).

Min foreløbige konklusjon er et forslaget er interessant,

(dog kun dersom det er "politisk enighet" om at en årlig avgift på kjøretøyer kun skal være en "standard avgifts-sats" og uten f.eks. miljø-profil i mange år fremover),

men at myndighetene eventuelt må følge opp den praktiske gjennomføring meget bedre enn hva som skjedde med den tidligere "Person-skade avgift" - myndigheter må sette strenge krav til "avgifts-saksbehandling", og også gi bestemmelser for hvorledes mulig feil ilagt avgift skal saksbehandles og evt. tilbakebetales.

Imidlertid, jeg ser det som riktig å stille spørsmålet om ikke den "gamle årsavgiften" - "har gått ut på dato" - selv mange byer i Norge har nå fått store forurensings-utfordringer - og jeg vil anta at "særavgifter" knyttet til det enkelte kjøretøyers utslipp og daglig bruk vil kunne være den mest effektive metode til å få ned forurensing i samfunnet i nær fremtid.

Det er tvilsomt at skadeforsikrings-selskapenes polise-registere vil kunne møte en sådan mulig avgifts-utfordring, og av denne grunn kan det være meget feilslått politikk og la skadeforsikrings-selskaper og det offentlige nå gjennomføre en kostbar administrativ omlegging for å kreve inn en årlig avgift på trafikk-anavars-forsikringer, når dette om få år kanskje må endres igjen - og det offentlige selv må administrere en miljø-profilert-avgift - mest sannsynlig da i forhold til mengden forurensing som hvert enkelt kjøretøy slipper ut - og til aktuell bruk.

Vennlig hilsen



Vedlegg: Kopi av internett "Jusleksikon"
kopi av Justis.dep. brev av 11/12-2013 til meg.