

Høyringsnotat

Lovavdelinga
November 2017
Saksnr. 17/6587

Høyring – framlegg til endringar i bilansvarslova

Innhold

1	Innleiing	2
2	Forholdet mellom bilansvarslova § 2 og motorvognforsikringsdirektivet	2
2.1	Gjeldande rett	2
2.2	EU-domstolens dom 4. september 2014 i sak C-162/13 Vnuk	3
2.3	Forholdet til norsk rett	4
2.4	Nærmare om framlegget om å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum	5
3	Bilansvarslova § 5 bokstav c og § 10 andre ledd – skade på hund som går laus	6
3.1	Gjeldande rett	6
3.2	Framlegg om å oppheve bilansvarslova § 5 bokstav c	6
3.3	Framlegg til endring i bilansvarslova § 10 andre ledd	7
4	Ansvarsgrensa for tingskadar i bilansvarslova § 9	8
4.1	Gjeldande rett	8
4.2	Ansvarsavgrensingar i andre nordiske land	8
4.3	Framlegg om å heve ansvarsgrensa	9
5	Forsikringsplikta etter bilansvarslova § 15 – ordninga med prinsipal og subsidiær forsikringsplikt	11
6	Framlegg til språklege endringar	12
7	Økonomiske og administrative konsekvensar	13
7.1	Framlegget om å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum	13
7.2	Framlegget om å oppheve bilansvarslova § 5 bokstav c og unntaket for hund som går laus, i § 10 andre ledd fjerde punktum	13
7.3	Framlegget om å heve ansvarsgrensene for tingskade i bilansvarslova § 10	14
8	Merknader til dei einskilde føresegnene	14
9	Framlegg til endringar i bilansvarslova	16

1 Innleiing

Justis- og beredskapsdepartementet sender med dette på høyring nokre framlegg til endringar i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova).

Det blir gjort framlegg om å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum. Føresegna fastset at dersom ei uregistrert motorvogn gjer skade og motorvogna ikkje er registreringspliktig etter reglane i vegtrafikklova, går skadetilfellet inn under lova berre «når skaden er gjord på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der». Framlegget inneber at motorvogner som ikkje er registreringspliktige, kjem inn under forsikringsplikta også der motorvogna blir brukt på område utanfor ålmenn ferdsel. Framlegget er ei følgje av dom i EU-domstolen 4. september 2014 i sak C-162/13 Vnuk, sjå nærmare i punkt 2 nedanfor.

Vidare blir det gjort framlegg om å oppheve dei særlege reglane om ansvar for skade på hund som går laus, i bilansvarslova § 5 første ledd bokstav c og § 10 andre ledd fjerde punktum. Framlegget tek sikte på å gi hundeeigarar same erstatningsrettslege vern etter bilansvarslova som andre dyreeigarar. Framlegget er nærmare omtalt i punkt 3 i høyringsnotatet.

I høyringsnotatet punkt 4 er det gjort framlegg om å auke ansvarsgrensa for gods i bilansvarslova § 9. Føresegna set i dag eit tak på 10 000 000 kroner for erstatning for gods som blir skadd i same hending. På bakgrunn av endringar i skadebiletet dei seinaste åra, og dessutan rettstilstanden i dei andre nordiske landa, går det førebelse framlegget frå departementet ut på å auke ansvarsgrensa til 100 000 000 kroner.

I punkt 5 blir det gjort framlegg om nokre endringar i §§ 10, 13 og 15 for å klargjere reglane om forsikringsplikt, ansvar for uforsikra motorvogn og regressansvar.

I punkt 6 blir det gjort framlegg om visse språklege endringar i §§ 5, 9 og 10.

2 Forholdet mellom bilansvarslova § 2 og motorvognforsikringsdirektivet

2.1 Gjeldande rett

Bilansvarslova § 2 gjer unntak for visse tilfelle av motorvognskadar frå bruksområdet for lova. Etter § 2 første ledd bokstav a gjeld lova ikkje dersom skaden kjem av at motorvogna «vert nytta til anna enn køyredoning». Bokstav b gjer unntak for skade som har skjedd mens motorvogna er «forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Bokstav c gjer unntak på nærmare vilkår for skade som har skjedd i motorvognrenn, mens bokstav d gjer unntak for atomskade som går inn under atomenergilova kapittel tre.

Bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum fastset at dersom ei uregistrert motorvogn gjer skade og motorvogna ikkje er registreringspliktig etter reglane i vegtrafikklova, går skadetilfellet inn under lova berre «når skaden er gjord på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der».

2.2 EU-domstolens dom 4. september 2014 i sak C-162/13 Vnuk

EU-domstolen gav 4. september 2014 dom i sak C-162/13 Vnuk. Saka gjaldt tolkinga av direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkjøretøyer og kontroll med overholdelse av forsikringsplikten (motorvognforsikringsdirektivet). Direktivet er ein del av EØS-avtalen og er gjennomført i bilansvarslova. Etter motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3 skal medlemsstatane sikre at erstatningsansvar for skade oppstått ved «the use of vehicles» som er heimhøyrande i staten, blir dekt av ei forsikring. Reglar om forsikringsplikt for motorvogner er gitt i bilansvarslova, der det mellom anna i § 15 blir stilt krav om obligatorisk ansvarsforsikring for motorvogner.

Vnuk-dommen gjaldt skade som var gjord ved rygging av ein traktor med tilhengjar inn i ein låve på ein privat gardsplass. Tilhengjaren råka ein stige, slik at personen som stod i stigen, fall ned og kom til skade. Spørsmålet var om traktormanøveren måtte reknast som «use of vehicles», slik at traktoren kom inn under forsikringsplikta etter direktivet artikkel 3. Spørsmålet vart oppfatta som tvilsamt fordi dei ulike språkversjonane av direktivet varierer. Mens mellom andre den engelske, slovenske og bulgarske språkversjonen knyter direktivet til «bruk» («use») av kjøretøy, gjeld mellom andre den franske, spanske og greske språkversjonen av direktivet «trafikk» («circulation»). Eit hovudspørsmål i dommen var derfor om direktivet var avgrensa til å gjelde kjøretøy i trafikk. På bakgrunn av formålet med direktivet om å liberalisere fri rørsle av varer og personar i den indre marknaden, og dessutan omsynet til potensielle skadelidne, slo EU-domstolen fast at motorvognforsikringsdirektivet omfattar meir enn skadar som oppstår i samband med vanleg vegtrafikk. Formuleringa «use of vehicles» i artikkel 3 vart tolka slik at «any use of a vehicle that is consistent with the normal functioning of that vehicle» er omfatta av motorvognforsikringsdirektivet.

Sidan Vnuk-dommen inneber at direktivet omfattar skadetilfelle også ut over dei som er ei følgje av vanleg vegtrafikk, har avgjerda skapt ein usikker rettstilstand i somme medlemsland i EU. EU-kommisjonen la derfor 16. juni 2016 fram ei førebels konsekvensutgreiing om Vnuk-dommen (vedlagd). I konsekvensutgreiinga legg Kommisjonen til grunn ei tilsynelatande vid forståing av dommen. Det blir sagt at «accidents that are result of purely agricultural, construction, industrial, motor sports or fairground activities» er omfatta av direktivet. Kommisjonen går vidare ut frå at det er «no difference between private or public properties as regards the obligation of cover».

I den førebelse konsekvensutgreiinga gir Kommisjonen uttrykk for at Vnuk-dommen kan få visse uheldige følgjer. Kommisjonen peiker mellom anna på at Vnuk-dommen kan føre til høgare forsikringspremiar i medlemsland der forsikringa så langt har vore avgrensa til skadar som har vore ei følgje av vegtrafikk. Kommisjonen gir òg uttrykk for at det kan bli aktuelt å foreslå endringar i motorvognforsikringsdirektivet. Eit alternativ som blir nemnt, er å avgrense bruksområdet for direktivet til berre å gjelde skadar som har oppstått i samband med vegtrafikk. Ifølgje konsekvensutgreiinga tek Kommisjonen sikte på å vurdere spørsmålet nærmare, mellom anna ved å halde ei open høyring.

Den nemnde konsekvensutgreiinga vart 24. juli 2017 erstatta av ei ny førebels konsekvensutgreiing, med eit noko utvida innhald (mellom anna dekningsfond og utveksling av skadehistorikk), og der behovet for å sjå nærmare på den geografiske rekkjevidda av motorvognforsikringsdirektivet vart teke opp att. Det går ikkje

fram når Kommisjonen vil gå vidare med eventuelle endringsframlegg med omsyn til den geografiske rekkjevidda av direktivet.

2.3 Forholdet til norsk rett

Samanlikna med reguleringa i mange EU-land har den norske bilansvarslova eit relativt breitt nedslagsfelt. Lova omfattar «skade som motorvogner gjer», jf. § 1. Bilansvarslova er med visse unntak ikkje avgrensa til å gjelde motorvogner på offentleg veg eller i trafikk. Oppfatninga i norsk rett synest derfor inntil nyleg å ha vore at Vnuk-dommen ikkje krev endringar i bilansvarslova, jf. Hagstrøm og Stenvik: *Erstatningsrett* (2014) side 284 og Thorson: «Bilansvar og ‘anna enn køyredoning’» i *Nytt i privatretten* nr. 4 2014. I lys av korleis Kommisjonen forstår Vnuk-dommen, jf. konsekvensutgreiinga nemnd i punkt 2.2, synest det likevel å vere behov for å vurdere nærmare somme av unntaka i bilansvarslova § 2.

Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b fastset at lova ikkje kjem til bruk dersom skaden skjer mens bilen er «forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Avgrensinga «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» er isolert sett vanskeleg å sameine med forståinga av motorvognforsikringsdirektivet i Vnuk-dommen. Departementet reknar likevel med at føresegna i § 2 første ledd bokstav b som såvoren ikkje er problematisk i relasjon til direktivet. Årsaka til dette er at unntaket i første ledd bokstav b føreset at motorvogna er «forsvarleg fråsegsett». I dette ligg at «kjøretøyet må stå stille i skadeøyeblikket», jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 24. At motorvogna må stå stille i skadestunda, samtidig som fråsetjinga må vere forsvarleg, er ein sentral del av grunnivinga bak regelen, nemleg at den skaden motorvogna gjer i slike tilfelle, ikkje er eit typisk utslag av det skadepotensialet motorvogna representerer. Det er derfor haldepunkt for at ein eventuell skade i slike tilfelle ikkje skal reknast som «use of a vehicle that is consistent with the normal functioning of that vehicle», jf. sitatet frå Vnuk-dommen nemnd over.

Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c gjer unntak frå forsikringsplikta for skade i «motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med særleg politiløyve». Dette unntaket lèt seg tilsynelatande ikkje sameine med fråsegna frå Kommisjonen i konsekvensutgreiinga om at «motor sports» er omfatta av direktivet. Det kan likevel diskuteras kor stor vekt ein bør leggje på denne delen av Kommisjonen si tolking. Vnuk-dommen gjaldt ein traktormanøver på ein gardsplass. Premissane i dommen gir ikkje haldepunkt for at direktivet skal omfatte motorvogner som deltek i billøp eller liknande på avstengde område. Ei slik tolking harmonerer heller ikkje godt med formålet i direktivet om å sikre trafikkskadde likt erstatningsvern på tvers av medlemslanda. Billøp er kjenneteikna av at trafikreglane ikkje gjeld, at deltakarane tek ein bevisst risiko, at risikoen er konsentrert til eit fysisk avgrensa område, og at køyretøya som deltek, ikkje representerer ein risiko for andre trafikantar. I tillegg kjem at obligatorisk ansvarsforsikring etter bilansvarslova for deltakarar i billøp vil kunne føre til ein auke i forsikringspremien for alle trafikantar. Samla sett synest det derfor å vere rom for å leggje til grunn ei noko anna tolking av motorvognforsikringsdirektivet enn Kommisjonen på dette punktet. Departementet viser til at Finland i sin nye trafikforsikringslag har valt å halde på ein unntaksregel for billøp, trass i Vnuk-dommen og Kommisjonen si tolking, jf. RP 123/2015 rd side 29. Finland har valt å halde på det nemnde unntaket fordi

spørsmålet er rettsleg usikkert, fordi reelle omsyn taler imot at det skal vere forsikringsplikt for motorvogner som deltek i billøp, og dessutan fordi Kommisjonen har signalisert at det kan kome endringar i direktivet.

Det følgjer av bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum at dersom ei uregistrert motorvogn gjer skade og motorvogna ikkje er registreringspliktig etter reglane i vegtrafikklova, såkalla lovleg uregistrert motorvogn, går skadetilfellet inn under lova berre «når skaden er gjord på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der». I praksis vil det normalt dreie seg om visse typar traktorar, gravemaskinar og liknande køyretøy med avgrensa motorkapasitet (køyrefart under 20 km/t), som er unntatt registreringsplikt etter forskrift om bruk av kjøretøy § 2-2. Dersom til dømes ein uregistrert traktor i fart valdar personskade på ein avstengd gardsplass eller annan stad der ålmenta ikkje kan ferdast, vil skadetilfellet ikkje vere omfatta av bilansvarslova, jf. § 2 andre ledd første punktum. Samtidig følgjer det av Vnuk-dommen at slike skadetilfelle er omfatta av motorvognforsikringsdirektivet. Den geografiske avgrensinga av forsikringsplikta etter bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum synest derfor å vere vanskeleg å sameine med den forståinga av motorvognforsikringsdirektivet som er lagd til grunn i Vnuk-dommen.

2.4 Nærmare om framlegget om å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum

På bakgrunn av Vnuk-dommen foreslår departementet å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum. Framlegget tek sikte på å føre bilansvarslova i samsvar med den forståinga av motorvognforsikringsdirektivet som kjem til uttrykk i Vnuk-dommen. Kommisjonen har som nemnt i punkt 2.2, gitt uttrykk for at det kan bli aktuelt å foreslå endringar i direktivet for å avgrense skadetilfelle til å gjelde vanleg vegtrafikk. Ei eventuell endring i bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum kan derfor få ein mellombels karakter, avhengig av rettsutviklinga i EU.

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

Vidare går det fram av Rt. 2007 side 1653 at det kan vere tilfelle også ut over dei som er nemnde i § 2 første ledd, der det ikkje er forsikringsplikt for uregistrerte motorvogner. Høgsterett la her til grunn at ein bilforhandlar ikkje hadde plikt til å forsikre ein avregistrert innbytebil, jamvel om denne bilen var plassert på ein stad

som var open for ålmenta og dermed utanfor unntaket i § 2 første ledd bokstav b. Ifølgje Høgsterett er det ikkje alltid forsikringsplikt etter § 15 andre punktum i tilfelle der det er ein teoretisk risiko for at det kan oppstå ansvar etter bilansvarslova. Høgsterett meinte at § 15 andre punktum måtte forståast slik at «forsikringsplikten beror på en vurdering av risikoen for at motorvognene kan volde skade som omfattes av bilansvarsloven», sjå Rt. 2007 side 1653 avsnitt 37. Framlegget i dette høyringsnotatet er ikkje meint å innebere endringar av denne rettstilstanden.

3 Bilansvarslova § 5 bokstav c og § 10 andre ledd – skade på hund som går laus

3.1 Gjeldande rett

Det objektive ansvaret etter bilansvarslova omfattar i utgangspunktet all skade som motorvogn gjer på «folk eller eige», jf. bilansvarslova § 1, føresett at dei andre vilkåra i §§ 1 til 4 er oppfylte. I § 5 er det gjort visse unntak knytte til objektet motorvogna gjer skade på. Etter § 5 bokstav c kan skade på «hund som går laus» berre erstattast dersom «eigaren eller brukaren åt vogna eller nokon som er med i henne, er skuld i skaden eller av andre grunnar har ansvar etter vanlege skadebotreglar».

Unntaket for skade på lause hundar kom inn i motorvognlova 1926 § 30 og var grunngitt med at lause hundar langs landevegen kunne vere plagsame for trafikken, jf. Lagtingsforh. 28. januar 1926 side 28. Mellom anna uttalte stortingsrepresentant Kaldager at «[e]nhver som ferdes ute med bil vet, at snart sagt ved annenhver gård kommer der en hund farende mod bilen», og han tok til orde for at lause hundar heilt burde haldast utanfor motorvognansvaret, jf. op.cit. side 28 høgre spalte. Fleirtalet i komiteen peikte på at det var kome fram ulike synspunkt på kor langt skade på lause hundar burde erstattast, og fann at ansvar avgrensa til forsettleleg eller aktlaus påkøyrse utgjorde eit rimeleg kompromiss, jf. op.cit. side 28 venstre spalte. Ved førebuinga av bilansvarslova valde ein å vidareføre unntaket, jf. Innst. 1957 om revisjon av reglane om motorvognansvaret side 62–63.

Bilansvarslova § 10 andre ledd fastset at person- eller tingskade valda av ukjend motorvogn skal dekkjast av forsikringsselskapa i fellesskap, jf. § 17 og forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd mv. § 2. Regelen gjeld tilsvarande for fast eigedom og dyr «med unntak for lause hundar», jf. § 10 andre ledd fjerde punktum.

3.2 Framlegg om å oppheve bilansvarslova § 5 bokstav c

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

Tradisjonelt har bilansvaret for skade på dyr stått sterkast når det gjeld dyr som beiter i utmark utan stadig tilsyn frå eigaren, jf. m.a. Innst. 1957 side 62–63 og Ot.prp. nr. 79 (1997–1998) side 2–3. I desse tilfella har eigaren berre i avgrensa

utstrekning høve til å verne seg mot den risikoen trafikken representerer for skade på dyra. Omsynet til eigaren står ikkje like sterkt når det gjeld hundar og andre dyr som kan haldast under oppsyn og vernast mot faren frå bilar. På den andre sida kan det verke vilkårleg at bilansvarslova opererer med ulike ansvarsformer avhengig av kva slags husdyr eller kjæledyr som blir skadde.

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

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

3.3 Framlegg til endring i bilansvarslova § 10 andre ledd

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

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

Det går fram av sitatet at departementet la vekt på at rekkjevidda av bilansvaret skulle vere konsekvent og ikkje opne for vanskelege grensedragingar. Med det som utgangspunkt legg departementet til grunn at dersom ein opphevar unntaket for lause hundar i § 5 bokstav c som foreslått over i punkt 3.2, tilseier omsynet til konsekvens i regelverket at ein òg opphevar unntaket for lause hundar i § 10 andre ledd fjerde punktum. Dette vil innebære at hundeeigarar får same erstatningsrettslege vern uavhengig av om køyretøyet er kjent eller ikkje. Når det gjeld fråsegna i Ot.prp. nr. 79 (1997–1998) om at hundeeigarar ofte pliktar å halde hunden i band, vil departementet peike på at manglande etterleving av bandtvangen ikkje nødvendigvis bør vere avgjerande for om skade på lause hundar bør vere erstatningsrettsleg verna. Reglane om bandtvang tek primært sikte på å verne vilt og beitedyr mot å bli jaga av lause hundar, jf. lov 4. juli 2003 nr. 74 om hundehold (hundelova) § 6 første ledd. Det kan vere meir naturleg å vurdere ei eventuell eigeneksponering for skaderisiko frå hundeeigaren si side etter reglane i bilansvarslova § 7 om medverknad frå skadelidaren.

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

4 Ansvarsgrensa for tingskadar i bilansvarslova § 9

4.1 Gjeldande rett

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

Ansvarsavgrensinga er hovudsakleg grunnlagt i forsikringstekniske omsyn og omsynet til å halde forsikringspremiene nede, sjå Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) side 55. Det har vore meint at eit uavgrensa ansvar kan gjere det vanskelegare og meir kostesamt å teikne gjenforsikring. Dette vil så kunne føre til høgare forsikringspremiar for kundane. Som argument for å avgrense erstatninga for tingskadar har ein òg vist til at eigedomsinteresser eventuelt kan sikrast på annan måte, sjå Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 15 med tilvising til Innst. 1957 side 33.

Sidan bilansvarslova vart vedteken, har ansvarsgrensa vorte heva tre gonger. Opphavleg var ansvaret for tingskadar avgrensa til 100 000 kroner. Ved lov 25. mai 1973 nr. 26 vart ansvarsgrensa oppjustert til 150 000 kroner, truleg som følgje av inflasjon, sjå Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) side 53.

I 1985 vart ansvarsgrensa på ny heva, frå 150 000 kroner til 1 000 000 kroner. Bakgrunnen var hovudsakleg endringar i pengeverdien. Men det vart òg lagt vekt på at skadepotensialet for motorvogner hadde vorte større, og at erstatningsnivået ved tingskadeutbetalingar hadde vorte høgare dei seinare åra, sjå Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) side 54–55.

Den tredje oppjusteringa vart gjord i 2007. Da vart ansvarsgrensa heva frå 1 000 000 kroner til 10 000 000 kroner, som følgje av nye EØS-rettslege krav om forsikringsdekning på minst 1 000 000 euro ved tingskadar, sjå Ot.prp. nr. 30 (2006–2007) side 14. Ved lovarbeidet vart det berre drøfta kva som var påkravd for å oppfylle EØS-skyldnadene. Spørsmålet om ansvarsgrensa burde vere høgare enn minstekravet i direktivet, vart ikkje vurdert.

4.2 Ansvarsavgrensingar i andre nordiske land

Dei andre nordiske landa har òg reglar som avgrensar bilansvaret for tingskadar. Ansvarsgrensene varierer ein del.

I Sverige er grensa for ansvaret til forsikringsselskapa sett til 300 000 000 SEK, jf. trafikskadelagen (1975:1410) § 14. Ansvarsavgrensinga gjeld både for tingskadar og personskadar. Det går fram av forarbeida til trafikskadelagen at Sverige bevisst har lagt seg på eit så høgt nivå fordi ein i realiteten har ønskt at ansvaret skal vere uavgrensa, sjå prop. 1987–1988:139 side 9–10 med vidare tilvisingar.

Opphavleg var ansvarsgrensa etter svensk rett 50 000 000 SEK. I 1988 vart det vedteke å heve grensa til 100 000 000 SEK. Formålet var å forbetre høvet til å få erstatning ved omfattande trafikkskadar. Det vart særleg peikt på at det både i Sverige og i utlandet hadde hendt fleire trafikkuulykker med store skadar i samband med frakt av farleg gods, sjå prop. 1987–1988:139 side 10. I proposisjonen var ein inne på om grensa burde aukast ytterlegare, til 300 000 000 SEK. Ein slik auke vart ikkje foreslått, fordi det var usikkert kva verknad dette ville ha for forsikringspremiene.

Før lovendringa tok til å gjelde, vart det likevel vedteke å heve ansvarsgrensa til 300 000 000 SEK. Bakgrunnen for oppjusteringa var at den svenske forsikringsbransjen hadde gjennomført ytterlegare undersøkingar, som viste at ei ansvarsgrense på 300 000 000 SEK ikkje ville få nokon merkbar verknad korkje for gjenforsikringspremiene selskapa betaler, eller for forsikringspremiene kundane betaler, sjå prop. 1988–1989:45.

Den danske færdselsloven § 105 andre ledd krev at ansvarsforsikringa for motorvogner skal dekkje tingskadar på inntil 10 000 000 DKK. Dette beløpet skal justerast årleg ut frå ein reguleringsmekanisme i færdselsloven § 105 tredje ledd. For skadar som kjem på i 2017, vil ansvarsgrensa vere 24 000 000 DKK, jf. bekendtgørelse om regulering af forsikringsbeløb i henhold til færdselsloven.

Finland har avgrensa erstatninga for tingskadar til 5 000 000 euro, jf. trafikförsäkringslagen § 38 første ledd. Fram til 1. januar 2017 var grensa 3 300 000 euro.

4.3 Framlegg om å heve ansvarsgrensa

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

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

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

Det kan hevdast at staten som eigar og forvaltar av kostbar infrastruktur sjølv bør syte for å forsikre seg mot større skadehendingar. På den andre sida har motorvogner generelt, og tungtransportkøyretøy spesielt, eit stort skadepotensial. Dette gjeld særleg vogntog som fraktar farleg gods, men også elles. Risikovurderingar og omsynet til gjenoppretting talar mot at staten skal måtte bere store delar av tapet når motorvogner er årsak til meir omfattande skadar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vil det ikkje vere behov for reglar om indeksregulering. Departementet foreslår derfor at trafikktrygdforskrifta § 2a og bilansvarslova § 9 fjerde ledd blir oppheva.

5 Forsikringsplikta etter bilansvarslova § 15 – ordninga med prinsipal og subsidiær forsikringsplikt

Etter bilansvarslova § 15 kan fleire personar ha forsikringsplikt for same motorvogna. For registreringspliktige motorvogner er det i utgangspunktet eigaren som skal syte for forsikring, jf. § 15 første punktum. Dersom eigaren ikkje har teikna forsikring, kan «innehavar eller den som brukar eller køyrer vogna» ha forsikringsplikt etter § 15 andre punktum. For lovleg uregistrerte motorvogner er det også slik at både «eigar eller innehavar eller den som brukar eller køyrer vogna», kan ha forsikringsplikt, jf. § 15 andre punktum.

Bakgrunnen for ordninga med at fleire personar kan ha forsikringsplikt samtidig, er først og fremst eit ønske om å sikre skadelidne, men òg i nokon mon å stimulere til at det blir sytt for sikring av det personlege ansvaret for eigaren, brukaren og/eller føraren, sjå Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 50.

Jamvel om det etter § 15 er fleire som kan ha forsikringsplikt, ligg plikta i utgangspunktet på eigaren, mens den som bruker eller fører vogna, har ei «subsidiær forsikringsplikt», jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 50. Dette gjeld ikkje berre for registreringspliktige motorvogner, men òg for lovleg uregistrerte motorvogner, sjå Nygaard: *Bilansvar* side 436.

Skiljet mellom prinsipal og subsidiær forsikringsplikt får noko å seie særleg for føresegna i bilansvarslova § 13 første ledd om regressansvaret til skadevaldaren overfor Trafikkforsikringsforeningen. Etter § 13 første ledd første alternativ gjeld eit regressansvar for «den som forsømde å trygda motorvogna». Uttrykket «den som forsømde å trygda» omfattar etter sin ordlyd alle som har forsikringsplikt etter § 15, det vil seie både eigar, brukar, førar og innehavar. Ut frå lovhistorikken og forarbeida er det likevel meininga at regressansvaret for «den som forsømde å trygda», berre skal gjelde den som har prinsipal forsikringsplikt (eigar og urettmessig brukar), sjå òg Nygaard: *Bilansvar* side 409 f. Etter ordlyden i § 13 første ledd andre alternativ har den som «køyrde» (føraren), regressansvar berre dersom han «visste eller måtte vita at vogna ikkje var lovleg trygda». Nygaard viser til at det òg må vere slik at rettmessig brukar har regressansvar på same vilkår som føraren, sjå *Bilansvar* side 413. Med den utforminga § 13 har i dag, kan ein ikkje utleie dette frå lovteksten. Departementet har derfor utforma eit framlegg der det i § 13 første ledd er føyd til at den som «brakte» ei uforsikra motorvogn, kan bli regressansvarleg på same vilkår som den som køyrde.

Det kan vere grunn til å vurdere om det er formålstenleg med ei ordning der både «eigar», «innehavar», «brukar» og «køyrar» kan ha forsikringsplikt for same motorvogna, her også om ordninga med prinsipal og subsidiær forsikringsplikt er formålstenleg.

Det kan særleg reisast spørsmål om forsikringsplikta for den som er «innehavar». Ein viser i denne samanhengen til Nygaard: *Bilansvar* side 440, der det blir sagt at den einaste grunnen til at «innehavar» er omfatta av § 15, er at det skal vere ei prinsipal forsikringsplikt for den som urettmessig har teke rådvelde over motorvogna, til dømes ein biltjuv. Bakgrunnen for å ha ei løysing der ein urettmessig brukar blir pålagd forsikringsplikt, er for det første at ein ønskjer å

sikre at den skadelidne får dekning for kravet sitt, jf. bilansvarslova § 10, der nokon må ha forsikringsplikt for at Trafikkforsikringsforeningen skal dekkje kravet frå den skadelidne. Det kan synast noko kunstig å fastsetje forsikringsplikt for ein biltjuv. Ei betre løysing kan vere å regulere direkte i § 10 at den skadelidne får dekning også i dei tilfella der skaden er eit resultat av urettmessig bruk, til dømes av ein biltjuv. Ein annan grunn til at det etter gjeldande lov er fastsett ei forsikringsplikt for urettmessig brukar, er at Trafikkforsikringsforeningen skal kunne krevje regress, til dømes frå ein biltjuv, etter regelen i § 13 om at «den som forsømde å trygda motorvogna» har regressansvar. Tilsvarande som for § 10 kan det her òg vere ei vel så god løysing å regulere regressansvaret for urettmessig brukar direkte i § 13. Departementet har på bakgrunn av dette utforma framlegg til endringar i §§ 10 og 13.

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

Korkje Sverige eller Danmark har ei ordning med subsidiær forsikringsplikt. I Sverige er det eigaren aleine som har forsikringsplikt, med visse særreglar for mindreårige eigarar og ved avbetalingskjøp.¹ Etter dansk rett skal registreringspliktige motorvogner forsikrast av eigaren eller av den som har varig råderett over køyretøyet.²

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

6 Framlegg til språklege endringar

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

Av same grunnar som er nemnde ovanfor, foreslår departementet å erstatte ordet «gods» med «eige» i bilansvarslova § 5 noverande bokstav b og i § 10.

Departementet ser ikkje grunn til å endre ordbruken i bilansvarslova § 5 noverande bokstav a eller i § 8 første ledd. Her er ordet «gods» brukt med eit tillegg som klargjer meiningsinnhaldet, høvesvis «gods som vert ført med vogna» og «gods i slike vogner».

¹ Sjå trafikskadelagen § 2.

² Sjå færdselsloven § 106 første ledd.

7 Økonomiske og administrative konsekvensar

7.1 Framlegget om å oppheve bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum

Framlegget representerer ei utviding av forsikringsplikta for registreringsfrie motorvogner. Etter gjeldande rett gjeld forsikringsplikta for slike motorvogner berre i tilfelle der motorvogna gjer skade på område der ålmenta kan ferdast. Framlegget inneber at registreringsfrie motorvogner kjem inn under forsikringsplikta etter bilansvarslova § 15 også der motorvogna held seg på område der ålmenta ikkje kan ferdast.

Framlegget vil berre få verknad for motorvogner utan registreringsplikt. Departementet har ikkje tall på kor mange motorvogner som må forsikrast som ei følgje av framlegget, fordi det er vanskeleg å få oversikt over dei motorvognene som ikkje er registrerte. Departementet går likevel ut frå at det er ganske få motorvogner som vil få forsikringsplikt som ei følgje av framlegget, fordi det er nokså sjeldan at ei motorvogn ikkje er registreringspliktig, sjå i same retning Engstrøm: *Bilansvaret* side 38. Blant anna er traktorar og andre grupper motorreiskap med køyrefart under 20 km/t unntatt frå registreringsplikta, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 2-2 første ledd. Framlegget vil dessutan ikkje få noko å seie for dei motorvognene som allereie på anna grunnlag er unntatt frå verkeområde til bilansvarslova, og såleis forsikringsplikta, slik som motorvogner som er bygde for største køyrefart 10 km/t, jf. kgl. res. 14. april 1961.

Som ledd i utgreiinga av lovframlegget har departementet vore i kontakt med Finans Norge og Gjensidige Forsikring. Dei opplyser at framlegget i praksis truleg vil ha mest å seie for visse typar anleggsmaskinar og liknande som blir brukte i næring på avstengde område. Det blir vidare opplyst at forsikringsbransjen truleg kan tilpasse eksisterande ansvarsforsikringar eller tilby nye produkt som dekkjer det bilansvaret som er foreslått for ikkje-registreringspliktige kjøretøy. Den direkte konsekvensen er at skade som i dag blir dekt av andre forsikringar, til dømes bedriftsansvarsforsikring, vil bli belasta bilansvarsforsikringa. Framlegget vil dermed kunne føre til at ein del registreringsfrie motorvogner reelt sett blir dobbeltforsikra. Finans Norge og Gjensidige går likevel ut frå at ei slik lovendring som er foreslått, ikkje vil føre til ein nemneverdig auke i dei totale utbetalingane frå forsikringsselskapa.

For potensielle skadelidne representerer framlegget eit sterkare erstatningsrettsleg vern.

Lovframlegget vil ikkje ha økonomiske eller administrative konsekvensar for det offentlege.

7.2 Framlegget om å oppheve bilansvarslova § 5 bokstav c og unntaket for hund som går laus, i § 10 andre ledd fjerde punktum

Det ligg ikkje føre noka systematisk oversikt over kor mange hundar som årleg blir skadde i trafikken. Trafikkskadestatistikk TRAST er basert på skademeldingar til forsikringsselskapa og omfattar ikkje skadar som etter gjeldande rett er utan forsikringsdekning, eller skadetilfelle der påkøyrse av dyr ikkje involverer person- eller tingskade. Det er derfor ikkje mogleg å talfeste nøyaktig i kor stor grad ei eventuell utviding av bilansvaret til å omfatte lause hundar vil påverke forsikringsutbetalingane. Når det gjeld storleiken på erstatningsutbetalingane, er

det grunn til å tru at det ved skade på hundar vil dreie seg om relativt små beløp samanlikna med dei vanlegaste ting- og personskadane. Den auken i forsikringsutbetalingar som lovframlegget eventuelt kan gi, vil i siste omgang bli dekt gjennom forsikringspremiene. Førrelegg departementet til grunn at framlegget ikkje vil gi nemneverdig auke i forsikringspremiene.

Framlegget om å oppheve bilansvarslova § 5 bokstav c kan gi ein viss auke i administrative kostnader for forsikringsselskapa. Årsaka til dette er at framlegget for ein del tilfelle i praksis vil snu bevisbyrda samanlikna med gjeldande rett. Mens hundeeigaren i dag må kunne bevise at forsikringstakaren har valda skaden aktlaust, er utgangspunktet etter framlegget at forsikringsselskapet heftar fullt ut for skaden med mindre det kan bevise at hundeeigaren forsettleg eller aktlaust har medverka til skaden, jf. bilansvarslova § 7.

Framlegget om å oppheve unntaket for lause hundar i bilansvarslova § 10 andre ledd fjerde punktum kan gi ein viss auke i saksmengda som skal handterast i Trafikkforsikringsforeningen. Også her er det vanskeleg å talfeste auken på grunn av at det manglar statistikk.

For hundeeigarar representerer lovframlegget eit sterkare erstatningsrettsleg vern. Lovframlegget vil ikkje ha økonomiske eller administrative konsekvensar for det offentlege.

7.3 Framlegget om å heve ansvarsgrensene for tingskade i bilansvarslova § 10

Lovframlegget inneber at den som får ting skadde av motorvogner, normalt får erstatta det økonomiske tapet sitt fullt ut, også ved omfattande skadehendingar.

Det å heve ansvarsgrensa kan føre til at forsikringsselskapa får høgare reassuransekostnader, som igjen vil kunne føre med seg auka forsikringspremiar for kundane. Men røynsler frå Sverige og frå tidlegare oppjusteringar i Noreg tyder på at slike eventuelle verknader vil vere nokså små.

For staten har framlegget gunstige konsekvensar. Staten som skadeliden vil få betre dekning i slike tilfelle der motorvogner til dømes er årsak til meir omfattande skadar på infrastruktur. Framlegget fører ikkje med seg nokon utgifter eller administrative byrder.

8 Merknader til dei einskilde føresegnene

Til § 2

I *første ledd* er det foreslått ei endring av språkleg karakter som har til formål å klargjere forholdet mellom § 2 og føresegna om forsikringsplikt i § 15.

Bilansvarslova § 15 første punktum krev at eigaren skal forsikre motorvogn som «er registrert eller som skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova». Etter ordlyden i § 15 første punktum er det alltid forsikringsplikt så lenge motorvogna er registrert eller har registrerings- eller kjennemerkeplikt. Når § 15 første punktum blir sett i samanheng med § 2 første ledd, kan det likevel verke noko uklart om forsikringsplikta etter § 15 første punktum gjeld utan unntak, fordi § 2 første ledd fastset at «[r]eglane i lova gjeld ikkje» i tilfelle der skaden skjer slik det er gjort greie for i § 2 første ledd bokstav a til d. Framlegget er meint

å klargjere at § 2 første ledd fastset at det for bestemte skadetilfelle gjeld unntak frå ansvaret etter bilansvarslova, men at det elles er slik at forsikringsplikta etter § 15 første punktum gjeld uavhengig av om motorvogna er i ein situasjon som nemnd i § 2 første ledd.

Føresegna i § 2 *andre ledd første punktum* blir foreslått oppheva. Framlegget inneber at registreringsfrie motorvogner kjem inn under forsikringsplikta etter bilansvarslova § 15 første ledd andre punktum.

Som følge av endringa i andre ledd første punktum blir det foreslått at noverande andre ledd *andre punktum* blir flytta til § 17 første ledd.

Til § 5

Føresegna i *bokstav c* blir foreslått oppheva. Grunngevinga for framlegget går fram av punkt 3. Som ein konsekvens av framlegget er det òg gjort framlegg om ei redaksjonell endring. Det blir foreslått at noverande bokstav a og bokstav b blir endra til høvesvis nytt første og andre ledd i føresegna.

Det blir foreslått at uttrykket «godset sitt» blir erstatta med «eiget sitt» i *nytt andre ledd*. Dette er ei endring av reint språkleg karakter. Framlegget er nærmare omtalt i punkt 6.

Til § 9

Den noverande ansvarsgrensa på 10 000 000 kroner for tingskade i *første ledd første punktum* og *andre ledd første punktum* er foreslått endra til 100 000 000 kroner. Framlegget er nærmare omtalt i punkt 4 over. Vidare er ordet «gods» foreslått erstatta med «eige». Dette framlegget er nærmare omtalt i punkt 6.

Til § 10

Det blir foreslått at ordet «gods» i *første ledd første punktum* blir erstatta med «eige». Dette er ei endring av reint språkleg karakter. Framlegget er omtalt nærmare i punkt 6.

Det blir foreslått å ta inn i *første ledd nytt andre punktum* at Trafikkforsikringsforeningen òg skal dekkje skaden når ei uforsikra motorvogn blir brukt urettmessig, til dømes av ein biltjuv. Vi viser til punkt 5. *Andre punktum* blir nytt tredje punktum.

I *andre ledd* blir det foreslått nokre redaksjonelle endringar. Det blir foreslått at hovudregelen i *andre ledd første punktum* skal gjelde ved skade på «folk, fast eigedom eller dyr». Framlegget inneber at ein flyttar regelen om skade på «fast eigedom» og «dyr» som i dag går fram av andre ledd fjerde punktum. Samtidig blir det presisert at særregelen i *andre ledd andre punktum* skal gjelde for skadar på andre ting enn fast eigedom eller dyr.

Det blir foreslått at unntaket for skade på hund som går laus, blir oppheva, sjå punkt 3. Dette er ein konsekvens av framlegget om å oppheve unntaket for skade på hund som går laus, i § 5 bokstav c. Framlegget inneber at hundeeigarar får same erstatningsrettslege vern uavhengig av om køyretøyet er kjent.

Til § 13

I første ledd er det foreslått at det blir føyd til at den som «brakte» ei uforsikra motorvogn, kan få eit regressansvar på same vilkår som den som køyrde. Sjå nærmare omtale av dette i punkt 5.

Det blir foreslått å ta inn i *første ledd nytt tredje punktum* at ein urettmessig brukar, til dømes ein biltjuv, er regressansvarleg i staden for eigaren. Vi viser til punkt 5.

Til § 15

Det blir foreslått at forsikringsplikta etter *andre punktum* berre skal gjelde «anna motorvogn». Med «anna motorvogn» er det meint motorvogn som ikkje er registrert, og som heller ikkje skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova. Framlegget inneber at ein går bort frå ordninga med subsidiær forsikringsplikt for innehavar, brukar og førar. Dette får ikkje noko å seie for høvet til dekning som den skadelidne har etter § 10, eller for regresskrav Trafikkforsikringsforeningen har etter § 13 første ledd. Framlegget er nærmare omtalt i punkt 5.

Til § 17

Framlegget inneber at føresegna i noverande § 2 andre ledd andre punktum blir føyd til som nytt bokstavpunkt, jf. framlegget til ny bokstav i.

9 Framlegg til endringar i bilansvarslova

I

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

§ 2 første ledd skal lyde:

Ein skade går ikkje inn under lova i tilfelle då skaden

- a) kjem av at motorvogna vert nytta til anna enn køyredning, eller
- b) er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast, eller
- c) er gjord medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve, eller
- d) er atomskade som går inn under lov om atomenergivirksomhet, kapittel III om erstatning og forsikring.

§ 2 andre ledd blir oppheva.

§ 5 skal lyde:

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

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

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

§ 9 skal lyde:

§ 9 (*ansvarsgrense ved skade på eige*).

Når *eige* vert skadd, kan skadebota vera opptil 100.000.000 kroner for det som vert skadd i same hending. Var det meir enn ei vogn som gjorde skaden, hefter dei som har ansvaret for kvar vogn, for heile summen.

Er skaden på *eiget* større enn 100.000.000 kroner og meir enn ein har lide skade, vert summen bytt mellom dei etter storleiken på kvart skadebotkrav. Krav om skadebot må setjast fram til trygdeverket eller, om så er, staten eller den kommunen eller kommunale institusjonen som det gjeld, jf § 16, seinast ein månad etter skaden vart gjord. Skadelidar som set fram kravet sitt etter den tid og etter at skadebota til andre skadelidarar er utreidd, kan krevja sitt berre av det som står att av ansvarssummen (trygdesummen).

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

§ 10 skal lyde:

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

Når ei motorvogn som skulle vore trygda, men ikkje er det, gjer skade på folk eller *eige*, skal dei trygdelaga som er godkjende eller registrerte etter § 17 bokstav a, bera skaden i lag, som om vogna hadde vore lovleg trygda hjå dei. *Det same gjeld om ei motorvogn som ikkje er trygda, vert nytta urettmessig. Fyrste og andre punktum* gjeld likevel ikkje om skadelidaren av fri vilje har teke plass i motorvogna som gjorde skaden endå skadelidaren visste at ho ikkje var lovleg trygda.

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

§ 13 første ledd skal lyde:

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

§ 15 skal lyde:

Motorvogn som er registrert eller skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, skal eigaren trafikktrygda for all skade som går inn under kapitel II. *Anna motorvogn skal eigaren trafikktrygda om han let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denne lova.*

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

h) trygding for motorvogner som blir ført inn til riket utan å vere registrert her,

i) at alle eller sume slag uregistrerte motorvogner skal ha med lovleg trygdeprov når dei vert køyrde eller fråsegsette på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast.

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.