



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Ot.prp. nr. 80

(2001-2002)

---

Om lov om endring i lov 3. februar 1961  
om ansvar for skade som motorvogn  
gjer (bilansvarslova) og lov om endring  
i lov 10. juni 1988 nr. 39 om  
forsikringsvirksomhet (forsikringsvirk-  
somhetsloven)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 15. mai 2002,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

## 1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger, i samråd med Justisdepartementet, frem forslag om endring i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova), og forslag til endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet. Det fremmes forslag til endring av bilansvarslova § 17, med hjemmel til å gi bestemmelser om opprettelse og drift av informasjonssenter og erstatningsorgan i forbindelse med avvikling av erstatningskrav som følge av trafikkuhell i utlandet. Videre fremmes forslag til ny § 21 i bilansvarslova, med hjemmel til å utpeke et organ som ved ulike sanksjoner skal sikre at forsikringsselskapene, skadebehandlingsrepresentanter, informasjonssenter og erstatningsorgan oppfyller sine forpliktelser etter forskrifter til bilansvarslova. Det fremmes også forslag til nytt punkt nr. 4 i forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 annet ledd, med krav om at konsesjonssøknad for nytt forsikringsselskap som tilbyr ansvarsforsikring for kjøretøy skal bilegges opplysninger om navn og adresse på skadebehandlingsrepresentanter i hvert av de øvrige EØS-land.

Formålet med forslaget er å legge til rette for å gjennomføre Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2000/26/EF (fjerde motorvognforsikringsdirektiv) i norsk rett. Direktivet utfyller det eksisterende regelverket om motorvognforsikring, og er et ledd i arbeidet med å gjøre det enklere for skadelidte å fremme erstatningskrav og få dekket tap som følge av trafikkuhell i annen EØS-stat, eller i en stat som er med i grønt kort ordningen, der skadevoldende kjøretøy er forsikret og hjemmehørende i en EØS-stat.

## 2 Bakgrunnen for forslaget

Forslaget fremmes for å gjennomføre Norges forpliktelser etter EØS-avtalen. Det er per i dag ikke tilstrekkelig hjemmel i norsk lov for gjennomføring av Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2000/26/EF av 16. mai 2000 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og om endring av Rådsdirektiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (fjerde motorvognforsikringsdirektiv). Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-beslutning nr. 4/2001 av 31. januar 2001. Norge tok forbehold for Stortingets samtykke, ettersom gjennomføring av beslutningen i norsk rett krever lovendring, jf. Grunnloven § 26 annet ledd. I St.prp. nr. 79 (2000-2001) ble Stortinget bedt om å samtykke til EØS-komiteens beslutning. Stortinget ga sin tilslutning 11. juni 2001 til innlemmelse av direktiv 2000/26/EF i EØS-avtalen. EØS-landene må innen 20. juli 2002 ha fastsatt de bestemmelser som er nødvendige for å etterkomme direktivet. Dette regelverket skal tre i kraft senest 20. januar 2003.

Formålet med direktivet er å gi særlige bestemmelser for skadelidte som er berettiget til erstatning for tap eller skade som følge av trafikkuhell i utlandet. Dette gjelder i de tilfelle hvor uhellet finner sted i en annen EØS-stat enn der skadelidte bor, eller i en stat som deltar i grønt kort samarbeidet, og som er forårsaket av en motorvogn som er forsikret og hjemmehørende i en EØS-stat.

Den eksisterende ordningen med grønt kort byråer sikrer en problemfri avvikling av en skadesak som følge av et trafikkuhell i skadelidtes hjemland, selv når motparten kommer fra en annen europeisk stat. For en skadelidt som må gjøre sitt erstatningskrav gjeldende i et annet land mot en part som er bosatt der, og mot et forsikringsforetak som har fått sin offentlige godkjenning der, løser dagens ordning med grønt kort byråer likevel ikke problemene skadelidte har med fremmed språk og rettssystem, uvant fremgangsmåte for avvikling av erstatningskrav, og ofte urimelig sent erstatningsoppgjør. Direktiv 2000/26/EF sikrer at skadelidte får den samme skadesaksbehandling uten hensyn til i hvilket EØS-land, eller tredjeland tilknyttet grønt kort ordningen, trafikkulykken inntreffer.

Direktiv 2000/26/EF stiller krav om at:

- skadelidte gis rett til å fremme direktekrav mot den ansvarlige parts forsikringsselskap
- forsikringsselskap i EØS-området som tegner ansvarsforsikring for motorvogn, skal oppnevne en skadebehandlingsrepresentant i alle andre EØS-stater, med fullmakt til å representere forsikringsforetaket og fullt ut imøtekomme skadelidtes krav i de skadetilfeller som faller innenfor direktivets virkeområde. Oppnevning av skadebehandlingsrepresentant skal utgjøre et vilkår for å få konsesjon til å utøve forsikringsvirksomhet som omfatter ansvarsrisiko for landkjøretøy, unntatt det rene fraktføreransvar
- det i hver EØS-stat skal opprettes et informasjonssenter som skal sikre at nødvendige opplysninger, herunder navn og adresse til skadevolders forsikringsselskap og selskapets skadebehandlingsrepresentant, blir gjort tilgjengelige for skadelidte, slik at erstatning kan kreves. Informasjonssenteret skal føre et register med registreringsnummer på alle motorvogner

Om lov om endring i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) og lov om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven)

- hjemmehørende i vedkommende EØS-land samt nummer på alle forsikringspoliser, eller samordne innhenting og spredning av slik informasjon
- alle EØS-land skal etablere et erstatningsorgan som det kan rettes krav mot dersom forsikringsselskapet ikke har oppnevnt en skadebehandlingsrepresentant, åpenbart forsinket erstatningsoppgjøret eller når forsikringsforetaket ikke kan identifiseres
  - det for overtredelse av de bestemmelser som gjennomfører direktivet skal fastsettes effektive og rimelige sanksjoner, slik at skadelidte sikres retten til et raskt skadeoppgjør.

Prinsippet om direktekrav er nedfelt i norsk rett gjennom bilansvarslova § 4. Bilansvarslova § 17 gir tilstrekkelig hjemmel til å stille krav om at forsikringsselskapene skal utpeke skadebehandlingsrepresentanter. Den delen av lovforslaget som gjelder forsikringsvirksomhetsloven knytter seg til krav om fremleggelse av dokumentasjon om navn og adresse på skadebehandlingsrepresentanter, som et konsesjonsvilkår for nye forsikringsselskaper. Den øvrige delen av forslaget gjelder hjemmel for krav om opprettelse av informasjonssenter og erstatningsorgan, og hjemmel for sanksjoner.

## 3 Gjeldende rett

### 3.1 Norsk rett

---

Bilansvarslova kapittel 4 inneholder bestemmelser om trafikksikring. I lovens § 17 (føresegner om trygding) er Samferdselsdepartementet gitt myndighet til å gi nærmere regler om trafikksikring, blant annet krav til forsikringsselskap, forsikringsavtaler, plikt for forsikringsselskapene til å være medlem av Trafikkforsikringsforeningen m.v., jf. bokstav a-f. Samferdselsdepartementet har med hjemmel i bilansvarslova §§ 17 og 19 fastsatt forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd m.v., som gir nærmere regler om ansvarsforsikring for motorvogner og forsikringsselskap som tegner slik forsikring.

Det anses som tvilsomt hvorvidt bestemmelsen i bilansvarslova § 17 gir tilstrekkelig hjemmel til å ta inn i trafikktrygdforskriften krav om etablering av informasjonssenter og erstatningsorgan. Det er derfor behov for å gi en klarere forskriftshjemmel. Bilansvarslova § 20 gir ikke hjemmel til å sanksjonere overtredelser av de forpliktelser som direktivet pålegger forsikringsselskap, skadebehandlingsrepresentant, informasjonssenter og erstatningsorgan.

Forsikringsvirksomhetsloven stiller i dag ikke krav om at nye forsikringsselskap, som en del av konsesjonssøknaden, må gi opplysninger om navn og adresse til de skadebehandlingsrepresentanter som skal oppnevnes i de øvrige EØS-stater. Dette nødvendiggjør en endring av forsikringsvirksomhetslovens regler om konsesjon.

Departementene anser det som hensiktsmessig at utfyllende regler knyttet til skadebehandlingsrepresentant, informasjonssenter og erstatningsorgan tas inn i forskrift om trafikktrygd mv. Også nærmere bestemmelser knyttet til administrative sanksjoner vil bli tatt inn i forskriften.

### 3.2 Utenlandsk rett

---

Sverige, Danmark og Finland er som EU-medlemsstater forpliktet til å implementere direktiv 2000/26/EF. I Sverige vil direktivet bli gjennomført i Trafikskadelagen, mens det i Finland vil bli implementert i trafikförsäkringslagstiftningen. I Danmark vil fjerde motorvognforsikringsdirektiv bli gjennomført i færdselslovgivningen.

## 4 Høringen og departementets merknader

Forslaget om endring av bilansvarslova § 17 og forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 annet ledd ble sendt på høring 13. september 2001, med frist for uttalelse 17. desember 2001. Høringen omfattet også forslag til endring av forskrift om trafikktrygd, som nærmere skal regulere praktisk gjennomføring av direktivets bestemmelser.

Forslaget har vært forelagt følgende departementer, offentlige og private institusjoner og organisasjoner:

- Departementene
- Vegdirektoratet
- Akademikerne
- Akademikernes Fellesorganisasjon
- Den Norske Advokatforening
- Finansforbundet
- Finansnæringens Hovedorganisasjon
- Forbrukerombudet
- Forbrukerrådet
- Forsikringsklagekontoret
- Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon
- Kongelig Norsk Automobilklub
- Konkurransetilsynet
- Kredittilsynet
- Landsorganisasjonen i Norge
- Norges Automobil-Forbund
- Norges Motorsykkelforbund
- Norsk Motorcykel Union
- Næringslivets Hovedorganisasjon
- Regjeringsadvokatembetet
- Riksadvokatembetet
- Rikstrygdeverket
- Statens institutt for forbruksforskning
- Trafikkforsikringsforeningen
- Transportøkonomisk Institutt
- Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Av 24 innkomne svar er det 17 høringsinstanser som støtter forslaget eller som ikke har merknader. 2 høringsinstanser har ikke villet avgi uttalelse.

### 4.1 Opprettelse av informasjonscenter og erstatningsorgan

---

Staten er etter direktivet artikkel 5 og 6 forpliktet til å opprette et informasjonscenter og erstatningsorgan. Det ble i høringsnotatet foreslått at oppgavene knyttet til dette ble lagt til Trafikkforsikringsforeningen, og at nærmere bestemmelser fastsettes i forskrift. Det ble i høringsbrevet videre sagt at:

«De plikter staten er pålagt etter bestemmelsene i direktiv 2000/26/EF skiller seg fra de forhold som ellers er regulert i forskrift om trafikktrygd m.v. i medhold av bilansvarslova § 17, da dette ikke er for-

Om lov om endring i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) og lov om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven)

hold som knytter seg til forsikring som sådan. Det er derfor ikke naturlig å tilføye de nødvendige hjemmelsgrunnlag i form av nye bokstaver i § 17. Departementet anser det mer hensiktsmessig at forskriftshjemmel for gjennomføring av forpliktelser etter EØS-avtalen knyttet til etablering og drift av informasjonssenter og erstatningsorgan tas inn i nytt annet ledd i § 17. Dette medfører behov for endring av paragrafens overskrift.»

Ingen høringsinstanser hadde innvendinger mot forslaget, og Trafikkforsikringsforeningen har sagt seg villig til å påta seg oppgavene. Departementet fremmer derfor forslag i tråd med det som var foreslått i høringsnotatet.

Direktivet regulerer i utgangspunktet ikke kjøretøy som er fritatt fra kravet om ansvarsforsikring. Dette omfatter eksempelvis militære og øvrige offentlige kjøretøy underlagt staten som selvassurandør. Departementet finner ikke grunn til å fastsette særlig bestemmelser for denne typen kjøretøy da staten her er i en særstilling. Trafikkforsikringsforeningen vil i sin rolle som informasjonssenter kunne innhente opplysninger om eksempelvis militære kjøretøy ved Forsvarets kjøretøyregister, og ellers i staten kan opplysninger hentes hos de ulike organer som eier kjøretøyene.

## 4.2 Sanksjoner

---

Direktivet stiller i artikkel 12 krav om at det skal fastsettes sanksjoner som er tilstrekkelig effektive i forhold til overtredelse av de nasjonale bestemmelser som gjennomfører direktivet. Departementet foreslo i høringsnotatet at det ble fastsatt en straffebestemmelse i forskriften til bilansvarslova med hjemmel i straffeloven § 339 nr. 2.

*Vegdirektoratet* uttaler i sitt hørings svar at de finner det prinsipielt uheldig at straffeloven § 339 nr. 2 er foreslått benyttet som hjemmel for de sanksjoner som gjennomføring av direktivet krever. Direktoratet fremhever at sanksjonshjemmelen bør plasseres i bilansvarslova, som følge av at det allerede finnes sanksjonshjemmel der, og av hensyn til klarhet og oversiktighet i lovverket.

*Justisdepartementet* har etter høringsrunden kommet til at overtredelser av de ulike forpliktelser bør sanksjoneres administrativt og ikke ved straff. De foreslår at hjemmel for administrative sanksjoner fastsettes i bilansvarslova.

*Departementet* finner etter høringsrunden det mest hensiktsmessig å legge Justisdepartementets vurderinger til grunn. Det har imidlertid vist seg vanskelig på kort tid å utpeke et organ som skal ha ansvaret for å ilegge eventuelle administrative sanksjoner. Det foreslås derfor å innta en forskriftshjemmel i bilansvarslova § 21, som gir Kongen kompetanse til å utpeke slikt organ. Organet vil få kompetanse til å gi pålegg om retting og å ilegge tvangsmulkt.

## 4.3 Enkelte spørsmål knyttet til erstatningsorganet

---

I høringen ba departementet om innspill fra høringsinstansene i forhold til tidsfrist for når erstatningsorganet senest skal avslutte behandlingen av kravet, og hvilket lands regler som skal benyttes av erstatningsorganet når det overtar skadesaksbehandlingen fra et utenlandsk forsikringsforetak. Med hensyn til fristspørsmålet viser *Trafikkforsikringsforeningen* til lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler § 8-2, som stiller krav om utbetaling så snart

selskapet har hatt rimelig tid til å klarlegge ansvarsforholdet og beregne erstatningen. Foreningen mener for øvrig at erstatningsorganet bør ha samme 3 måneders frist som selskapene i de tilfeller skadelidte fremmer kravet direkte mot erstatningsorganet, dersom vilkårene for dette er oppfylt. *Justisdepartementet* mener det vil være vanskelig å fastsette en slik frist, og går inn for at det ikke oppstilles en behandlingsfrist for erstatningsorganet i første omgang. Dersom det senere skulle vise seg som et problem at behandlingspraksisen i erstatningsorganet drøyer ut i tid, bør spørsmålet vurderes på nytt. Med hensyn til hvilket lands rett som skal benyttes ved erstatningsorganets overtagelse, er *Justisdepartementet* og *Trafikkforsikringsforeningen* av den oppfatning at dette spørsmålet reguleres av generelle interlegale lovvalgsregler. *Departementet* slutter seg til Justisdepartementets vurderinger, og foreslår at det ikke oppstilles en endelig tidsfrist for når erstatningsorganet skal avslutte behandlingen av et krav, og at spørsmålet om lovvalgsregler ikke reguleres nærmere.

#### **4.4 Skadebehandlingsrepresentant som vilkår for konsesjon**

---

Det er etter direktivet artikkel 4 nr. 1 et krav om at alle forsikringsselskaper som yter motorvognforsikring skal ha en skadebehandlingsrepresentant i alle andre EØS-stater enn den stat hvor forsikringsselskapet hører hjemme. I høringsnotatet ble det foreslått at denne plikten blir gjort til konsesjonsvilkår og tatt inn i forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 annet ledd nr. 4.

*Finansdepartementet* og *Kredittilsynet* foreslår i sine høringssvar at det i den foreslåtte bestemmelsen i forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 annet ledd nr. 4, tas inn en henvisning til den bestemmelse hvor forsikringsselskapenes plikt til å utpeke skadebehandlingsrepresentanter er plassert. *Departementet* slutter seg til dette, og foreslår en henvisning fra forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 annet ledd nr. 4 til forskrift gitt med hjemmel i bilansvarslova § 17.



## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det antas at ordningen i liten grad vil berøre staten.

Det organ som får ansvaret for å ilegge administrative sanksjoner ved brudd på reglene som gjennomfører direktivet vil få noe økt arbeidsbyrde. Det antas ikke hensiktsmessig å opprette et nytt organ til å ta seg av denne oppgaven, da det trolig ikke blir tale om særlig mange saker. Oppgaven vil derfor bli lagt til et eksisterende organ som har eller lett kan opparbeide seg nødvendig kompetanse på området.

Det kreves ikke at informasjonssenteret må etablere en egen database med den informasjonen som skal formidles. Det er tilstrekkelig at opplysningene kan skaffes fra informasjonssenteret. Mengden av opplysninger fra det sentrale motorvognregisteret vil ikke øke i nevneverdig grad som følge av direktivet. Oppgavene som informasjonssenter og erstatningsorgan vil kun få mindre økonomiske og administrative konsekvenser for Trafikkforsikringsforeningen. Informasjon som foreningen har innhentet fra alarmsentraler som bistår norske forsikringsselskaper i forbindelse med trafikkuhell i utlandet, indikerer at antall skader, som vil omfattes av skadebehandlingsrepresentantenes mandat, vil begrense seg til ca. 1000 skader per år. Trafikkforsikringsforeningen vil følgelig kunne behandle de aktuelle skader med dagens organisasjon. Foreningen har likviditet til å kunne forestå eventuelle utbetalinger som følge av oppgaven som erstatningsorgan. Trafikkforsikringsforeningen vil få investeringskostnader knyttet til en utvidet database for å møte opplysningskravene i direktivet, men disse kostnadene vil være av begrenset størrelse.

Forslaget innebærer for øvrig ingen vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

## 6 Merknader til lovforslagene

### **Til endringene i bilansvarslova**

#### *Til § 17 (føresegner om trygding mv.)*

Bestemmelsen gir hjemmel til å fastsette nærmere regler om opprettelse og drift av informasjonssenter og erstatningsorgan for gjennomføring av forpliktelser etter EØS-avtalen. Slike bestemmelser vil bli fastsatt i forskrift til bilansvarslova. Oppgaven som informasjonssenter og erstatningsorgan vil bli gitt til Trafikkforsikringsforeningen i medhold av bestemmelsens annet punktum.

#### *Til § 21 (administrative sanksjonar)*

Overtredelse av de krav direktivet pålegger forsikringsselskapene, skadebehandlingsrepresentantene, informasjonssenter og erstatningsorgan, skal etter direktivet sanksjoneres på en effektiv måte. Departementene anser administrative sanksjoner som den mest passende reaksjon dersom forsikringsselskapene, skaderepresentanter og Trafikkforsikringsforeningen som informasjonssenter og erstatningsorgan, ikke oppfyller sine forpliktelser etter direktivet.

Det har vist seg vanskelig på kort varsel å utpeke et organ som skal ha ansvaret for å ilegge administrative sanksjoner. Bestemmelsen i *første ledd* gir derfor Kongen kompetanse til å utpeke slikt eller slike organ i forskrift. Tanken er at man skal utpeke et eller flere eksisterende organ til å ivareta denne oppgaven. Det er ikke et krav etter direktivet, og heller ikke meningen, at organet skal føre løpende tilsyn med at forsikringsselskapene, skadebehandlingsrepresentantene, informasjonssenteret eller erstatningsorganet oppfyller pliktene som etter lov og forskrift gjennomfører direktivet. Det er likevel ikke noe forbud mot at organet fører et visst løpende tilsyn.

*Annet ledd første og andre punktum* fastsetter at organet i forskrift skal gis kompetanse til å komme med pålegg om retting og å ilegge tvangsmulkt ved brudd på bestemmelser som gjennomfører direktivet. Dette er nødvendig for å oppfylle direktivets krav om effektive sanksjoner. Organet som skal kunne ilegge administrative sanksjoner vil være et forvaltningsorgan, og beslutning om pålegg eller tvangsmulkt vil være enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Forvaltningsloven vil derfor gjelde fullt ut for saksbehandlingen mv. i det eller de aktuelle organ, med mindre det av særlige grunner er fastsatt avvikende regler. Slike regler kan etter bestemmelsens *tredje punktum* fastsettes i forskriften.

### **Til endringene i forsikringsvirksomhetsloven**

#### *Til § 2-3 (søknad om konsesjon)*

Bestemmelsen fastsetter at søknad om konsesjon skal være bilagt opplysninger om navn og adresse på de skadebehandlingsrepresentanter som skal være utpekt i hvert av de øvrige EØS-land. Dette opplysningskravet skal også gjelde for filial av forsikringsselskap med hovedkontor utenfor EØS-området. Dette

Om lov om endring i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) og lov om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven)

følger av at kravet om bilag til konsesjonssøknaden i forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 annet ledd også gjelder for konsesjonssøknaden for utenlandsk filial, jf. forsikringsvirksomhetsloven § 12-7 første ledd.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) og lov om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven).

---

**Vi HARALD,** Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) og endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven) i samsvar med et vedlagt forslag.

## **Forslag til lov om endring i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova)**

### I

Ny overskrift til § 17 skal lyde:

§ 17 (føresegner om trygding *m.v.*)

§ 17 nytt annet ledd skal lyde:

*Departementet kan vidare gje nærare føresegner om oppretting og drift av informasjonscenter og erstatningsorgan i samsvar med dei plikter staten har påtatt seg gjennom EØS-avtalen. I den utstrekning departementet finn det tenleg, kan ein leggje oppgåver i samband med dette til Trafikkforsikringsforeningen*

Ny overskrift til kapittel V skal lyde:

**Kapitel V. Straffer. Administrative sanksjonar. Kva tid lova tek til å gjelda og om brigde i andre lover.**

Ny § 21 skal lyde:

§ 21 (*administrative sanksjonar*).

*Kongen utpeiker eit eller fleire organ som skal sjå til at trygdslag, skadebehandlingsrepresentantar, informasjonscenter og erstatningsorgan oppfyller sine plikter etter lover og forskrifter som gjennomfører direktiv 2000/26/EF.*

*Organet skal ha kompetanse til å gi pålegg om retting ved brot på lover og forskrifter nemnt i første ledd. Dersom pålegg etter første punktum ikkje blir oppfylt, kan organet fastsetje at dei personar eller den institusjonen som skal oppfylle pålegget, skal betale dagleg løpande mulkt til forholdet er retta. Pålegget om mulkt er tvangsgrunnlag for utlegg. Kongen kan fastsetje nærare føresegner i forskrift.*

Nåværende § 21 blir ny § 22.

### II

Loven trer i kraft 1. januar 2003.

## **Forslag til lov om endring i lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsikringsvirksomhetsloven)**

### I

§ 2-3 annet ledd nytt nr. 4 skal lyde:

*(4) opplysninger om navn og adresse på de skadebehandlingsrepresentanter som skal være utpekt i hvert av de øvrige EØS-landene dersom selskapet skal dekke risiko innen forsikringsklassen ansvar for landkjøretøy, bortsett fra hvis selskapet bare skal dekke fraktførerens ansvar, jf. bestemmelser fastsatt i medhold av lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) § 17.*

### II

Loven trer i kraft 1. januar 2003.

---

---