

Høringsnotat

Lovavdelingen

Dato: 14. mars 2023

Saksnr: 23/1364

Høringsfrist: 12. juni 2023

FORSLAG OM ENDRINGER I BILANSVARSLOVA – GJENNOMFØRING I NORSK RETT AV DIREKTIV (EU) 2021/2118 OM ENDRINGER I MOTORVOGNFORSIKRINGSDIREKTIVET

1 Innledning

Justis- og beredskapsdepartementet foreslår i dette høringsnotatet endringer i bilansvarslova. Forslagene tar sikte på å gjennomføre direktiv (EU) 2021/2118 om endringer i motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF.

I høringsnotatet punkt 2 redegjøres kort for gjeldende rett på området. I punkt 3 gis en overordnet beskrivelse av det nye direktivet. I punkt 4 til 10 behandles de enkelte bestemmelsene i direktivet nærmere.

Gjennomføring av direktivet i norsk rett vil kunne kreve endringer både i bilansvarslova og i forskrifter til loven. Bilansvarslova hører under Justis- og beredskapsdepartementet, mens forskriftene hører under Samferdselsdepartementet. Forslagene i dette høringsnotatet er begrenset til lovendringer knyttet til gjennomføringen av direktivet, mens forslag til forskriftsendringer vil bli vurdert på et senere tidspunkt.

2 Gjeldende rett

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

Bilansvarslova og forskrift om trafikktrygd 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.

3 Direktiv 2021/2118

Direktiv (EU) 2021/2118 er et endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF. Direktivet er p.t. ikke innlemmet i EØS-avtalen.

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. Dette er ikke endret i det nye direktivet.

I direktivets 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 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 sentralt mål for EUs innsats på området for finansielle tjenesteytelser.

Det fremgår også av fortalen at Kommisjonen i 2017 foretok en evaluering av motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF, som konkluderte med at direktivet i det store og hele er velfungerende, og at det bare er behov for få 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 minstepøl for forsikringsdekning, medlemsstatenes kontroll av kjøretøys forsikring og et nytt forsikringsselskaps bruk av forsikringstakers 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 det nye direktivet fastsetter i motorvognforsikringsdirektivet.

Direktivet inneholder endringer som får betydning for virkeområdet, jf. *artikkel 1 og 3*. Blant annet er det inntatt en ny definisjon av «kjøretøy» og av «ferdsel med kjøretøy». I artikkel 3 om lovpliktig forsikring av kjøretøy er det inntatt en ny bestemmelse om at direktivet ikke får anvendelse på ferdsl med 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 i forhold til å nå målene den skal forfølge. I tillegg er det innført nye krav til behandling av personopplysninger 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 minstepøl til 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.

4 Motorvognforsikringsdirektivets virkeområde

4.1 Definisjonen av kjøretøy – artikkel 1 nr. 1

Et sentralt poeng ved motorvognforsikringsdirektivet er at erstatningsansvaret som kan oppstå ved bruk av motordrevet kjøretøy, skal være forsikret. 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.

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 af motorkøretøjer på markedet. Nogle af dem er drevet af en rent elektrisk motor, og nogle af dem af hjælpedstyr. Sådanne køretøjer bør tages med i betragtning ved definitionen af begrebet »køretøj«. Denne definition bør baseres på sådanne køretøjers generelle karakteristika, navnlig deres konstruktivt bestemte maksimalhastigheder 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 funktionsnedsættelse bør ikke medtages i definitionen.»

I punkt 6 i fortalen sies følgende:

«Nogle motorkøretøjer 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 køretøjer, som f.eks. elcykler, der ikke udelukkende drives af mekanisk kraft, og modvirke innovation. Derudover er der ikke fyldestgørende dokumentation for, at sådanne mindre køretøjer kan forårsage ulykker med skadelidte i samme omfang som andre køretøjer, f.eks. biler eller

lastbiler. I overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet bør kravene på EU-plan derfor kun omfatte de køretøjer, 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.

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 elsparkesykler. 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, jf. bl.a. høringsdokumentene som er tilgjengelig her: [Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy | Statens vegvesen.](#)

Etter nr. 1 bokstav b i endringsdirektivet skal også tilhengere («påhængskøretøi» i den danske språkversjonen av direktivet) som skal benyttes sammen med et kjøretøy som omfattes av bokstav a, regnes som kjøretøy etter direktivet, og det er presisert at dette gjelder uavhengig av om tilhengeren er koblet til kjøretøyet eller ikke. Dette følger også av artikkel 1 nr. 1 i det gjeldende direktivet, selv om presiseringen om tilhengere har en noe annen utforming der enn i endringsdirektivet. Departementet kan ikke se at man med denne endringen har ment å endre virkeområdet for direktivet, og kan dermed heller ikke se at det er behov for endringer i reguleringen av tilhengere i bilansvarslova § 3 tredje ledd.

Se for øvrig omtalen i punkt 10 av den nye bestemmelsen i artikkel 15a som også gjelder tilhengere.

4.2 Ferdsl med kjøretøy – artikkel 3 første ledd, jf. artikkel 1 nr. 1a

Motorvognforsikringsdirektivet har som nevnt som formål å sikre at erstatningsansvaret som kan oppstå ved bruk av kjøretøy, er forsikret. Dette fremgår av artikkel 3 første ledd. Endringsdirektivet går ut på at «kjøretøy» er erstattet av «færdsel med køretøy» (i dansk språkversjon). Endringen har sammenheng med at det i artikkel 1 er inntatt et nytt nr. 1a er som gir følgende definisjon av «færdsel med køretøy»:

«færdsel med et køretøy på en måte, der er i overensstemmelse med køretøjets funksjon som transportmiddel på ulykkestidspunktet, uanset køretøjets karakteristika og uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og om det er stationært eller i bevægelse».

De nevnte endringene har bakgrunn i tre dommer fra EU-domstolen som har avklart og presisert innholdet i artikkel 3 første ledd. 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 gjord 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 gjord 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 utgjir «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.

Departementet legger etter dette til grunn at endringene i artikkel 3, jf. definisjonen av «færdsel med kjøretøy» i nytt nr. 1a i artikkel 1, ikke nødvendiggjør ytterligere endringer av bilansvarslova.

4.3 Unntakene fra forsikringsplikten – artikkel 5

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 kjøretøy» («use of a vehicle»), må imidlertid uansett gjelde.

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 gjord 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 fråsegsett», 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 trafikkforsikring i Norge, i fellesskap.

4.4 Særlig om motorsport – artikkel 3 annet ledd

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.

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 avsperrt 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 avsperrt 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 sjåfører eller passasjerer som deltar i kjøringen.
- b. skade på motorvogn eller eiendom på lukket bane eller annet avsperrt område.
- 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 avsperrt 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 tætt som mulig 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 avsperrt 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.

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

5 Kontroll med forsikring – artikkel 4

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.

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 vilkårene i artikkel 4 for når medlemsstatene likevel kan føre en slik kontroll. Vilkårene 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 foreslår departementet ikke endringer i regelverket.

6 Ansvarsgrenser – artikkel 9

Artikkel 9 i motorvognforsikringsdirektivet har regler om beløpsgrenser for forsikringsselskapenes ansvar ved personskader og tingskader. Direktivet fastsetter minstebeløp for forsikringsdekningen slik at medlemsstatene kan fastsette beløpsgrenser som er høyere enn direktivets minstebeløp. I endringsdirektivet er minstebeløpene hevet. 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.

7 Skadelidtes dekning ved insolvens i forsikringsselskap – artikkel 10a og 25a

7.1 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 trafikksforsikring i Norge, et felles ansvar for å bære skaden. Nærmere regler om ordningen og ansvarsfordelingen mellom selskapene er gitt i forskrift 1. april

1974 nr. 3 om trafiktrygd § 2. Trafikkforsikringsforeningen administrerer ordningen og bærer skaden 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 trafikforsikring 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. Motsetningsvis fremgår det at selskaper med hovedsete i EØS-området som driver grensekryssende forsikringsvirksomhet inn i Norge, uten å gjøre dette gjennom en filial, ikke er medlemmer av garantiordningen. Ordningen omfatter altså ikke tilfeller der trafikforsikringen er solgt av et selskap som driver grensekryssende virksomhet inn i Norge (uten etablering av norsk filial).

7.2 Direktivet

Direktivet artikkel 10a og 25a gir regler som skal sikre skadelidte erstatning ved insolvens i forsikringsselskap. Reglene innebærer at det i hvert land skal opprettes eller godkjennes et insolvensorgan som skal yte erstatning til skadelidte i slike tilfeller. Overordnet innebærer ordningen at skadelidte skal kunne kreve erstatning fra insolvensorganet 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 forsikringsplikstens grenser, for tingskade eller personskade. Dette gjelder for slike skader der den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap er under konkursbehandling (bokstav a) eller er omfattet av 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.

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, gi 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 (dvs. at forsikringsselskapet er under insolvensbehandling eller avvikling), 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 trygdesystemet 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. Med henblikk på dette skal hver medlemsstat 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).

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 medlemsstat enn den skadelidtes bostedsstat. Reglene i artikkel 25a er stort sett likelydende utformet som artikkel 10a. Det fremgår altså av artikkel 10a og 25a at uavhengig av hvilken stat i EU/EØS den aktuelle ulykken skjer, skal den skadelidte kunne kreve

erstatning fra et nasjonalt erstatningsorgan i sin bostedsstat der forsikringsselskapet som skulle ha dekket skaden, er under insolvens e.l.

7.3 Departementets forslag

Direktivet etablerer en felleseuropeisk løsning for tilfeller av insolvens i den skadevoldende motorvognens forsikringsselskap. Selv om det i Norge finnes en garantiordning for skadeforsikring som kan gi skadelidte dekning i konkurstilfeller, gir ordningen ikke skadelidte 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.

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.

Gjennomføringen av direktivets bestemmelser om insolvensorgan reiser noen spørsmål.

Et første spørsmål er fra hvilket tidspunkt ansvaret for insolvensorganet inntreffer. 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 kan det reises spørsmål om hvem som kan fremme krav mot insolvensorganet, med andre ord hvem organet har et ansvar overfor. 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.

For det tredje oppstår det spørsmål om finansiering av insolvensorganet.

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 nærhedsprincippet bør disse ordninger fastlægges af hjemlandene på nationalt plan. De bør imidlertid være i overensstemmelse med EU-retten og navnlig med principper 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 forsikringsselskabs 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).

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.

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. Et mulig alternativ er at det settes av midler til et fond til dekning av insolvenstilfeller. Et annet alternativ er at midler innkalles fra forsikringsselskapene dersom det oppstår behov for det. 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 inntreffe. 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 femte spørsmål gjelder forholdet mellom direktivets insolvensordning og den nevnte garantiordningen i finansforetaksloven. 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 forskriftsbestemmelsen som unntar trafikkforsikring etter bilansvarslova fra garantiordningens dekningsområde.

Som det fremgår av redegjørelsen for direktivet ovenfor, inneholder det flere andre regler om insolvensordningen. Noen av disse gjelder prosedyre og saksbehandling i insolvensorganet, blant annet om underretning om avgjørelser vedrørende insolvens i forsikringselskap 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, forpliktelser 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 trafikktrygd § 1e om Trafikkforsikringsforeningens oppgaver som erstatningsorgan etter direktiv 2000/26/EF (fjerde motorvognforsikringsdirektiv). Utformingen av slike forskriftsbestemmelser vil bli vurdert på et senere tidspunkt.

8 Forsikring ved sending av kjøretøy – artikkel 15

8.1 Gjeldende rett

Etter bilansvarsloven § 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. 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.

8.2 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.

8.3 Departementets forslag

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 trafikktrygdforordningen. 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.

9 Erklæringer om erstatningshistorikk – artikkel 16

Det følger av forskrift om trafikktrygd 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 motorvognforsikringsdirektivet artikkel 16 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.

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 bostedsstat. 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 forsikringselskap 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.

Departementet kan ikke se at direktivets skjerpede krav til erklæringer om erstatningshistorikk foranlediger lovendringer. Slik regulering hører mer naturlig hjemme i trafikktrygdforordningen. Det følger av bilansvarslova § 17 annet ledd at det i forskrift kan gis bestemmelser om «oppretting og drift av informasjonssenter (...) i samsvar med de 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 rammene av dette høringsnotatet å foreslå slike forskriftsregler.

Også når det gjelder direktivets krav til forsikringsforetakenes behandling av erklæringer om erstatningshistorikk, anser departementet at den gjeldende forskriftshjemmelen bilansvarslova § 17 er dekkende. Det følger av bestemmelsens første ledd bokstav b at det kan gis forskrift om bl.a. «krav til trygdslag, trygdeavtaler 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 premi». 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.

10 Diverse bestemmelser

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 nødvendigvis 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.

Endringsdirektivet innebærer at det inntas en ny *artikkel 15a* om tilfeller der et kjøretøy med tilhenger forårsaker en ulykke. 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.

Direktivet gir i ny *artikkel 16a* 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.

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.

Direktivet gjør enkelte mindre endringer i *artikkel 23* om informasjonssentre. Etter nytt nr. 1a skal medlemsstatene sikre at forsikringsselskaper 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 informasjonssenter og erstatningsorgan i samsvar med dei plikter staten har påtatt seg gjennom EØS-avtalen». Forskrift om trafikktrygd § 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.

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 forsikringsselskap 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.

11 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget om en ny bestemmelse i bilansvarsloven, jf. punkt 7, vil kunne medføre økte utgifter for det nasjonale insolvensorganet på motorvognforsikringsområdet (som er foreslått å være Trafikkforsikringsforeningen), blant annet i forbindelse med utbetalinger av erstatning til skadelidte bosatt i Norge, ved insolvens i 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.

Erstatning som utbetales fra det norske insolvensorganet, vil kunne kreves refundert fra tilsvarende organer i andre land i tilfeller der det norske insolvensorganet 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 innebærer 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 utgifter for ordningen som finansierer 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). 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 knyttet til administrasjon og drift av ordningen. Deltakelse i avtaleforhandlinger med andre lands organer og annen tilrettelegging for å kunne utføre de nye oppgavene kan også gi foreningen visse utgifter.

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

forsikringselskap med tillatelse til å tilby trafikkforsikring innenfor EØS-området.

12 Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 10 a

Bestemmelsen i § 10 a om erstatningsorgan ved insolvens i forsikringselskap er ny, se nærmere punkt 7. Bestemmelsen gir skadelidte som er bosatt her i riket, en rett til å kreve erstatning hos Trafikkforsikringsforeningen når forsikringselskapet 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. Det vil kunne gis nærmere regler til gjennomføring av direktivets bestemmelser i forskrift.

Etter *første ledd* får bestemmelsen anvendelse i tilfeller der forsikringselskapet til motorvognen som har voldt skaden, er under insolvensbehandling eller avvikling som definert i Solvens II-direktivet artikkel 268 nr. 1 bokstav d. Det er lagt opp til at henvisningen til den nevnte direktivbestemmelsen vil fremgå av forskrift. I slike tilfeller vil forsikringselskapene som er godkjent etter § 17 bokstav a, ha et felles ansvar for å bære skaden overfor skadelidte som er bosatt i Norge. Dette innebærer at 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. Skadelidte som er bosatt i andre land i EØS-området, vil etter direktivet kunne kreve erstatning fra insolvensorganene i sine hjemland. Ansvaret vil gjelde i samme omfang som forsikringen hos forsikringselskapet som skulle ha dekket skaden, dvs. at skadelidte skal stilles som om forsikringselskapet ikke hadde vært i en slik situasjon.

De skadelidte vil kunne kreve erstatningen hos Trafikkforsikringsforeningen, jf. *annet punktum*.

I *annet ledd* er det presisert at første ledd gjelder uavhengig av om skaden har skjedd her i riket eller i en annen stat i EØS-området. Skadelidte som er bosatt i Norge, vil altså kunne kreve erstatning uavhengig av hvilket land innenfor dette området ulykken har skjedd. Forutsetningen er imidlertid at forsikringselskapet lovlig har tilbudt trafikkforsikring innenfor EØS-området.

Etter *tredje ledd* kan departementet fastsette nærmere bestemmelser om erstatningsordningen i forskrift. Slike forskriftsbestemmelser vil blant annet kunne omfatte nærmere regler om insolvensorganets saksbehandling, refusjon i utbetalt erstatning og insolvensorganets 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 motorvognen som skal eksporteres fra Norge. Det kan blant annet gis regler om hvor motorvognen kan forsikres.

Forslaget er omtalt i høringsnotatet punkt 8.

Forslag til lov om endringer i bilansvarslova

I

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

I kapittel II skal ny § 10 a lyde:

§ 10 a (*skadebot ved insolvens m.m.*)

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

Fyrste leden gjeld om skaden er gjord her i riket eller i ein annan stat i EØS-området. Fyrste leden gjeld likevel berre om trygdelaget har løyve til å tilby trygd innanfor dette området.

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.