



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 67

(2000-2001)

Om lov om endringer i lov 3. februar
1961 om ansvar for skade som
motorvogner gjer

*Tilråding frå Justis- og politidepartementet av 20. april 2001,
godkjend i statsråd same dagen.*

1 Innleiing

I proposisjonen vert det gjort framlegg om endringar i bilansvarslova §§ 7 og 10.

Etter bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b har skadeliden vognfører eller passasjer som utgangspunkt ikkje krav på erstatning frå trafikktrygdaren dersom han visste eller måtte vita at vognføraren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder, og det er årsakssamanheng mellom påverknaden og skaden. Lovframlegget går ut på at skadeliden passasjer i slike tilfelle skal vurderast etter den allmenne medverkingsregelen i § 7 første ledd. Skadeliden vognfører skal derimot framleis vurderast etter den strengare særregelen i tredje ledd (som etter framlegget vert fjerde ledd bokstav b).

Bilansvarslova § 10 regulerer tilfelle der ei utrygda motorvogn gjer skade på folk eller gods. Utgangspunktet er her at den skadelidne har krav på dekning frå Trafikkforsikringsforeningen. Unntak er gjort for «eigaren» og «brukaren» og den som «køyre seg i vogna endå han visste at ho ikkje var lovleg trygda», jf. første ledd andre punktum. For eigaren og brukaren gjeld unntaket sjølv om dei ikkje var med i vogna då skaden skjedde. Departementet gjer framlegg om å innsnevre unntaksregelen slik at han berre rammar dei som av fri vilje har teke plass i motorvogna som valda skaden. Etter framlegget vil desse ha krav på erstatning med mindre dei visste at motorvogna ikkje var trygda.

Formålet med endringane i §§ 7 og 10 er å bringe bilansvarslova i samsvar med EØS-retten (motorvognforsikringsdirektiva). Proposisjonen inneheld også drøftingar av om det er andre paragrafar i lova som må endrast av omsyn til EØS-retten, men departementet finn det ikkje naudsynt med fleire endringar.

2 Om bakgrunnen for lovframlegget og om høyringa

2.1 Bakgrunnen for lovframlegget

Departementet sende spørsmålet om å endre bilansvarslova § 7 på høyring ved brev 24. november 2000. Bakgrunnen var at den samla Høgsterett ved dom 16. november 2000 la til grunn at bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b er i strid med EØS-retten, jf. sak lnr. 49B/2000 mellom Storebrand Skadeforsikring AS og Veronika Finanger (Rt. 2000 s. 1811). Høgsterett tolka motorvognforsikringsdirektiva på same måte som EFTA-domstolen gjorde i si rådgivande fråsegn 17. november 1999 i saka, jf. sak E-1/99 (Report of the EFTA Court 1999 s. 119 flg.). Dette inneber at bilansvarslova § 7 må endrast for å kome i samsvar med EØS-retten.

I høyringsbrevet vart det reist spørsmål om det må gjerast andre endringar i bilansvarslova av omsyn til EØS-retten. Departementet drøfta om § 8 andre ledd og § 12 første ledd bokstav c kunne vere i strid med EØS-retten, men kom til at så ikkje er tilfelle. I ei av høyringsfråsegnene er det peikt på at § 10 første ledd om utrygda vogn på nokre punkt synest å vere i strid med direktiva. Departementet er samd i dette, og gjer derfor framlegg om å endre føresegna slik at ho kjem i samsvar med EØS-retten. Departementet finn det ikkje påkravd å sende spørsmålet ut på særskilt høyring.

2.2 Høyringa

Høyringsbrevet vart sendt til følgjande instansar:

- Departementa
- Vegdirektoratet
- Regjeringsadvokatembetet
- Riksadvokatembetet
- Politidistrikta
- Barneombodet
- Forbrukarombodet
- Forbrukarrådet
- Arbeidernes Edruskapsforbund
- Arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani (AKAN)
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Avholdsfolkets Landsråd
- Europabevegelsen
- Finansnæringens hovedorganisasjon
- Forsikringskundernes interesseorganisasjon
- IOGT Norge
- Kongelig Norsk Automobilklub
- Landsforeningen for Trafikkskadde
- Motorførernes Avholdsforbund
- Nei til EU

- Norges Automobil-Forbund
- Norsk Forsikringsjuridisk Forening
- Opplysningsrådet for veitrafikken
- Statens Trafikklærerskole
- Trafikkforsikringsforeningen
- Trafikkskaddes landsforbund
- Transportøkonomisk institutt
- Trygg Trafikk
- Den Norske Advokatforening
- Den norske Dommerforening
- Den norske lægeforening
- Politiembetsmennesenes Landsforening
- Det juridiske fakultet, Universitetet i Bergen
- Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo
- Det juridiske fakultet, Universitetet i Tromsø
- Senter for Europarett, Universitetet i Oslo
- Stortingets ombodsmann for forvaltinga

Departementet har motteke skriftlege realitetsfråsegner frå følgjande:

- Utanriksdepartementet
- Vegdirektoratet
- Barneombodet
- Forbrukarrådet
- Drammen politidistrikt
- Trondheim politidistrikt
- Det juridiske fakultet, Universitetet i Tromsø
- Professor dr. juris Nils Nygaard
- Den Norske Advokatforening
- Finansnæringens Hovedorganisasjon
- If Skadeforsikring
- Landsforeningen for Trafikkskadde
- Motorførernes Avholdsforbund
- Norges Automobil-Forbund
- Trafikkforsikringsforeningen
- Trafikkskaddes Landsforbund

I tillegg har fleire instansar skrive heilt kort at dei ikkje har merknader til framlegget.

Dei fleste som har merknader, støttar framlegget om å endre bilansvarslova § 7. Det er berre *Motorførernes Avholdsforbund* som går imot ei endring. Dei meiner at paragrafen bør stå uendra «og at domstolene eventuelt prøver denne loven inn for EØS med begrunnelse i at vi i Norge ønsker en strengest mulig bilansvarslov, for å hindre ulykker i trafikken». Til det er å seie at EFTA-domstolen i si rådjevande fråsegn, sjå punkt 1.1 ovanfor, har vurdert forholdet til EØS-avtalen. Mellom anna på grunnlag av denne fråsegna legg Justisdepartementet til grunn at bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b, slik ho lyder no, ikkje står seg i høve til EØS-avtalen. Justisdepartementet legg derfor til grunn at det er naudsynt å endre bilansvarslova av omsyn til EØS-avtalen.

Departementet finn likevel grunn til her å referere heile høyringsfråsegna frå Motorførernes Avholdsforbund:

«Motorførernes Avholdsforbund (MA) har gjennomgått tilsendte høringsdokument og tilater oss å komme med følgende kommentarer:

Det har vært en allmenn oppfatning i Norge at den rettspraksis som er fulgt ved at bilpassasjerer som visste at bilfører var påvirket av alkohol ikke fikk erstatning ved skade, eller forkortet erstatning, har virket preventivt i forhold til omfanget av promillekjøring. I all undervisning til ungdom har det blitt informert om at slik er praksis, og at ungdom i stor grad forholder seg til det. Vi tror at et forholdsvis lavt antall promillekjørere i Norge skyldes bl.a. det faktum at konsekvensene kan bli store også for passasjerene.

MA mener det vil være svært uheldig for trafikksikkerhetsarbeidet å endre loven på dette punktet. Personer som bevist sitter på med bilførere påvirket av alkohol må vite konsekvensene av dette og at dette vil føre til helt eller delvis avkortning av erstatningsbeløpet ved personskade. Passasjerer som er påvirket av alkohol kan i mange situasjoner være direkte involvert i selve ulykkesforløpet, og for å unngå spekulasjoner om dette, er den gamle loven riktig.

Det kan på mange måter virke som at EU ikke ser på dette som et trafikksikkerhetsproblem, langt mer et inngrep i folks rett til å være påvirket av alkohol med mindre en er bilfører. Dette strider med alminnelig norsk rettsoppfatning i forhold til bilansvarsloven, og bør følge norsk rettspraksis og ikke EUs.

Med bakgrunn i dette vil MA foreslå at bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b blir stående som før, og at domstolene eventuelt prøver denne loven inn for EØS med begrunnelse i at her i Norge ønsker en strengest mulig bilansvarslov, for å hindre ulykker i trafikken.»

Trondheim politidistriktsyner likeins skepsis til endringa:

«Endringsforslaget til bilansvarslovas § 7, tredje ledd, bryt med ein for oss godt innarbeidd og tilvant tankegang. Det riv i ein tillært rettsoppfatning når passasjerar skal få trygding for skade som er vald under promillekøyring og under frivillig transport og med rimeleg god kjennskap til førarens alkoholinntak.

Vi har like vel forståing for, og er samde i at motstrid mellom bilansvarslova og motorvognndirektiva må takast bort.»

Nokre høyringsinstansar har reist spørsmål om å endre lova ut over det som er naudsynt av omsyn til EØS-retten. Departementet gjer i denne proposisjonen berre framlegg om dei endringane som dei no gjeldande direktiva krev, slik ein lyt forstå dei etter Høgsterett sin plenumsdom og EFTA-domstolen si fråsegn.

Vegdirektoratet meiner ein bør vurdere å gjennomføre det fjerde motorvognndirektivet (2000/26/EF) i samband med endringa av bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b. Departementet kan opplyse at det framleis pågår eit nordisk samarbeid om gjennomføringa av dette direktivet, og at det enno vil ta noko tid før denne prosessen er ferdig. Departementet vil derfor kome tilbake til dette som ei eiga sak.

Når det gjeld innhaldet i høyringsfråsegnene, viser vi elles til gjennomgangen av dei einskilde paragrafane nedanfor.

3 Endring av bilansvarslova § 7

3.1 Høyringsbrevet

Høyringsbrevet inneheld ei nærmare drøfting av forholdet mellom bilansvarslova § 7 og motorvogndirektiva:

«EØS-avtalen har reglar om motorvogntrygding i vedlegg IX del I punkt 8 til 10: Rådskonrektiv 72/166/EØF («første rådskonrektiv»), Andre rådskonrektiv 84/5/EØF og Tredje rådskonrektiv 90/232/EØF. Det generelle føremålet med direktiva er å lette den frie rørsle av varer og personar innanfor avtaleområdet, og å vareta interessene til personar som vert påført skade av motorvogn. For å realisere denne målsetjinga føreskriv direktiva at trafikktrygdinga skal omfatte skadar som skjer i eit anna land enn der køyretyet er registrert. Det er også oppretta ei oppgjersordning for slike skadar som byggjer på eit samarbeid mellom trafikktrygdingsforeiningane i kvart medlemsland.

Justisdepartementet legg til grunn at føresegna i bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b ikkje står seg i høve til EØS-avtalen slik ho lyder no. I denne samanhengen lyt ein sjå på reglar i både første, andre og tredje rådskonrektiv.

Første rådskonrektiv artikkel 3 nr. 1 og 2 har slik ordlyd:

«1. Med forbehold for anvendelsen av artikkel 4 skal hver medlemsstat treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar for kjøretøyer som er hjemmehørende på dens territorium, er dekket av en forsikring. Hvilke skader som dekkes, samt forsikringsvilkårene bestemmes innen rammen av disse tiltakene.

2. Hver medlemsstat skal treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at forsikringsavtalen også dekker:

- skader som er voldt på andre medlemsstaters territorium, i samsvar med disse staters lovgivning, (...).»

Andre rådskonrektiv artikkel 2 nr. 1 har slik ordlyd:

«1. Hver medlemsstat skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at enhver lovbestemmelse eller klausul nevnt i en forsikringspolise utstedt i samsvar med artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF, som bestemmer at forsikringen ikke dekker følgende personers bruk av eller kjøring med kjøretøy:

- personer som ikke uttrykkelig eller stilltiende har tillatelse til det, eller
- personer som ikke har førerkort for vedkommende kjøretøy, eller
- personer som ikke etterkommer de lovbestemte krav til kjøretøyets tekniske og sikkerhetsmessige standard,

ved gjennomføringen av artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF ikke skal komme til anvendelse med hensyn til tredjepersoner som er skadelidte i en ulykke.

Bestemmelsen eller klausulen nevnt i første strekpunkt kan likevel gjøres gjeldende overfor personer som frivillig har tatt plass i kjøretøyet som forårsaket skaden, dersom assurandøren kan bevise at de viste at kjøretøyet var stjålet (...).»

Tredje rådsdirektiv artikkel 1 første ledd har slik ordlyd:

«Med forbehold for artikkel 2 nr. 1 annet ledd i direktiv 84/5/EØF skal forsikringen nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF dekke ansvar for personskader som skyldes bruk av kjøretøy, for alle passasjerer bortsett fra føreren (...).»

Ved handsaminga av erstatningssaka mellom Storebrand Skadeforsikring AS og Veronika Finanger ba Høgsterett 23. juni 1999 om ei rådgivande fråsegn frå EFTA-domstolen. Spørsmålet til EFTA-domstolen vart formulert slik:

«Er det uforenlig med EØS-retten at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring av motorvogn, ikke har krav på erstatning med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkes-tidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden?»

Ved rådgivande fråsegn 17. november 1999 i sak E-1/99 svarte EFTA-domstolen stadfestande på spørsmålet. Domstolen viste m.a. til at føremålet med direktiva tilseier ei slik løysing, og at det ikkje er grunnlag for å gjere andre unntak frå tryggedekninga enn det unntaket som direktiva sjølv heimlar. Domstolen meiner likevel at ein reduksjon av erstatninga på grunn av medverking må vere mogleg i unntakstilfelle. Føresetnaden er at erstatninga ikkje må avkortast «på en måte som er uforholdsmessig i forhold til den skadelidtes medvirkning til skaden» (premiss 34).

Den rådgivande fråsegna frå EFTA-domstolen tilseier at bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b er i strid med EØS-retten. Ved vurderinga av tilhøvet mellom EØS-retten og bilansvarslova må ein også ta omsyn til EF-domstolens dom 14. september 2000 i sak C-348/98 (Ferreira-dommen). Eit sentralt punkt her er premiss 29 der domstolen uttalar «at medlemsstatene på fællesskabsrettens nuværende utviklingstrin *frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gjelde* for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer, men ... *de er forpligtede til at sikre, at det erstatningsansvar, der er gældende i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring* i overensstemmelse med bestemmelserne i ovennævnte tre direktiver» (utheva her).

Kva som følgjer av direktiva når ein ser dei to avgjerdene i samanheng, er på nokre punkt ikkje heilt klårt. Høgsterett har i plenumsdommen 16. november 2000 sagt at Ferreira-dommen ikkje gjev grunn til å fråvike EFTA-domstolen si fråsegn. I høve til spørsmålet om å endre bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b er det sentralt at føresegna kan føre til at trafikktrygdaren er utan ansvar overfor skadeliden passasjer, sjølv om eigaren eller føraren har ansvar etter vanlege skadebotreglar. Trafikktrygdinga vil i slike tilfelle ikkje dekkje heile det underliggjande erstatningsansvaret. Dette vil vere i strid med direktiva, både etter EF-domstolen og EFTA-domstolen si tolking. Attåt dette har Høgsterett slutta seg til EFTA-domstolen sitt syn om at føresegna i § 7 tredje ledd bokstav b ikkje kan reknast som ein skadebotsrettsleg medverkingsregel, men at ho utgjer eit direktivstridig unntak frå tryggedekninga.

For å få bort motstrid mellom bilansvarslova og motorvognforsikringsdirektiva, gjer Justisdepartementet no framlegg om at regelen i bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b ikkje lenger skal gjelde for passasjerar som vert skadde i samband med promillekøyring. Framlegget går ut på at desse tilfella skal vurderast etter hovudregelen om medverking i § 7 første ledd. For skadelidaren er denne regelen gunstigare enn den allmenne medverkingsregelen i skadeserstatningslova § 5-1,

idet avkorting ikkje kan skje dersom «skadelidaren kan leggjast berre lite til last». Departementet legg til grunn at det ikkje vil vere i strid med EØS-retten å la bilansvarslova § 7 første ledd gjelde for skadeliden passasjer som har medverka til sin eigen skade.

Motorvognforsikringsdirektiva stiller ikkje krav til trygdedekninga når det gjeld skadeliden førar. Det vert derfor ikkje gjort framlegg om endringar på dette punktet.»

3.2 Høyringsfråsegnene

Ingen av høyringsinstansane har innvendingar mot sjølve utforminga av framlegget til ny lovtekst. *Trafikkskaddes Landsforbund* har utforma ein alternativ lovtekst som hovudsakleg er på bokmål, men bortsett frå målforma synest dei ikkje å ha innvendingar mot utforminga av departementet sitt lovframlegg.

If Skadeforsikring gir uttrykk for at ordlyden i § 7 første ledd er uheldig ved tilfelle av medverking frå passasjer. Det gjeld særleg spørsmålet om medverkinga til den skadelidne passasjerer skal haldast opp mot aktløysa til vognføraren. Selskapet uttaler om dette:

«I § 7 første ledds siste punktum heter det at: «Avgjerda skal retta seg etter åtterda på kvar side og tilhøva elles.» Selv om forarbeidene understreker at bestemmelsen gir fri adgang til å nedsette erstatningen etter rettens skjønn, skal vurderingen iht lovteksten ta utgangspunkt i et såkalt skylddifferanseprinsipp. Loven synes å ta utgangspunkt i at det er to parter involvert; bilen som skadevolder og en skadelidt utenfor bilen. Dersom skadelidte befinner seg utenfor bilen, vil hans egen uaktsomhet veies opp mot bilførers. Han vil således få ingen eller liten avkortning i sitt erstatningskrav dersom bilfører også er å bebreide.

Lovteksten passer ikke godt ved de såkalte singelulykker; dvs hvor det ikke er involvert andre enn de personer som befinner seg i bilen. Lovens ordlyd skaper da ingen problemer ved avkortningsvurderingen mht førers erstatningskrav; vurderingstemaet er da ikke relevant fordi det ikke er noen annen side å vurdere uaktsomheten opp mot.

Bestemmelsens ordlyd skaper imidlertid usikkerhet mht. om skylddifferanseprinsippet gjelder ved skade på passasjerer. Førers uaktsomhet vil i disse sakene normalt være (enda) større enn passasjerens. Skal differanseprinsippet følges, vil dette føre til at passasjerer får full erstatning. Rettspraksis synes imidlertid ikke å ta loven på ordet, men foretar den helhetsvurdering som forarbeidene gir anvisning på, hvor førers skyld er et av de relevante momenter som tas med i vurderingen. Dette fremkommer også av plenumsdommen av 16. november 2000, jf Høyesteretts mindretalls vurdering av avkortningsgraden etter bilansvarslovens § 7 første ledd på dommens s. 30, samt flertallets tilsvarende vurdering av avkortningen i forbindelse med ulykkesforsikringen på s. 23.»

3.3 Departementet sine merknader

Departementet har vorte ståande ved det framlegget til endringar i § 7 som vart sendt ut på høyring.

Når det særskilt gjeld spørsmålet om dagens lovtekst skaper problem i forhold til medverking frå skadelidne passasjerer, kan ikkje departementet sjå at dette er tilfelle. Anten skadelidne var inni eller utanfor motorvogna må ein

mellom anna ta omsyn til åtferda på kvar side, dvs. at ein må vurdere åtferda til skadelidne opp mot åtferda på skadevaldarsida. Departementet finn grunn til å presisere at det kan vere andre enn vognføraren på skadevaldarsida, anten åleine eller saman med vognføraren eller andre passasjerar. Det kan t.d. vere ein passasjer som medverkar til ulykka ved å gripe rattet, ved å forstyrre føraren på annan måte, eller ved å ta initiativet til promillekøyning. I slike tilfelle må ein vurdere åtferda til skadelidne i forhold til åtferda til alle som opptre på skadevaldarsida. Dette vil vere eitt av fleire moment i den samla vurderinga ein må føreta. «Berre lite til last»-marginen vil her gjelde på same måte som når dei skadelidne er personar utanfor motorvogna.

Departementet finn grunn til å kome med nokre merknader om praktiseringa av medverkingsregelen i § 7 første ledd i tilfelle som etter gjeldande rett fell inn under særregelen i tredje ledd bokstav b. For skadeliden vognfører inneber framlegget inga endring i rettstilstanden, jf. fjerde ledd bokstav b i framlegget. Derimot medfører framlegget ei styrking av stillinga til skadeliden passasjer: Avkorting av skadebotkravet kan skje dersom skadelidne har medverka til skaden med vilje eller aktløyse, så nær som når skadelidne kan leggjast berre lite til last. Medan skadeliden passasjer tidlegare har vore underlagt ein regel som er strengare enn den allmenne medverkingsregelen i skadeserstatningslova § 5-1, inneber framlegget at skadelidne vil stå i ei gunstigare stilling enn det som følgjer av den allmenne medverkingsregelen.

Vilkåret om at skadelidne må ha «medverka» til skaden reiser spørsmål om det i promilletilfella er tilstrekkeleg at passasjeren visste eller burde visst at vognføraren er rusa, eller om det krevst at passasjeren har spelt ei meir aktiv rolle i hendingsgangen. Ein lyt her sjå medverkingsomgrepet saman med det andre vilkåret for avkorting, nemleg at medverkinga er skjedd med vilje eller i aktløyse, og det ikkje berre er lite å leggje skadelidaren til last. Desse vilkåra og det domstolsskjønnet som føresegna opnar for i avkortings-spørsmålet, lyt domstolane praktisere på ein måte som kan sameinast med EØS-retten. Departementet viser her til det som vert sagt nedanfor. Når det gjeld sjølve medverkingsomgrepet, ser departementet det slik at dette som utgangspunkt mest naturleg femner om alle tilfella der passasjeren visste eller burde visst at vognføraren er rusa, dersom rusen er årsak til at skaden skjer.

Kor vidt skadelidne har medverka til skaden ved «aktløyse», vert ved promillekøyning eit spørsmål om den skadelidne passasjeren burde ha forstått at vognføraren var påverka av alkohol eller andre rusmiddel som kan føre til nedsett køyreevne. Sjølv om skadelidne burde ha forstått dette, har skadelidne likevel krav på full erstatning dersom han kan leggjast «berre lite til last», jf. § 7 første ledd første punktum. Ein skal såleis sjå bort frå «de minste grader av aktløyse, fra den mer dagligdagse og uskyldige aktløyse», slik det vart sagt i rådsegna frå Motorvognansvarskomiteen av 1951 (Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret (1957) (heretter avkorta til «Innst. 1957») s. 43). Vurderinga må ta utgangspunkt i situasjonen slik den framstod for skadelidne. I tilfelle der føraren framstår som synleg rusa, og skadelidne likevel let seg køyre i motorvogna, må det klare utgangspunktet vere at han er meir enn «lite til last». Den nærmare presiseringa av kriteriet må her som elles skje i rettspraksis.

Dersom vilkåra for avkorting er til stades, «kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort», jf. § 7 første ledd første punktum. Avgjerda skal retta seg etter «åtferda på kvar side og tilhøva elles», jf. andre punktum. Om det skal skje ei nedsetjing av skadebotkravet og i tilfelle med kva slags sum, er såleis overlate til retten sitt skjøn. I relasjon til passasjerar som vert skadde ved promillekøyning, er det her naturleg å ta utgangspunkt i det som andrevoterande i Rt. 2000 s. 1811, som talsmann for mindretalet på fem, uttalte om avkortingsvurderinga etter § 7 første ledd (punkt 2 i votumet til andrevoterande, se Rt. på s. 1841):

«Når det gjelder spørsmålet om avkortningens størrelse, viser jeg først til følgende uttalelse fra EFTA-domstolen i premiss 34 av den rådgivende uttalelse i saken:

«Det har blitt fremsatt anførsler om muligheten for å redusere forsikringsutbetalingen som følge av medvirkning. Domstolen begrenser seg til å slå fast at en reduksjon av erstatningen på grunn av medvirkning, må være mulig i unntakstilfelle. Men de prinsipper som er slått fast i motorvognforsikringsdirektivene må respekteres. Dersom en passasjer som passivt sitter på i en bil som føres av en beruset fører, nektes erstatning eller får erstatningen redusert på en måte som er uforholdsmessig i forhold til den skadelidtes medvirkning til skaden, må det anses å være uforenlig med direktivene.»

Jeg bemerker til dette at de norske generelle medvirkningsreglene ikke berøres av direktivene om motorvognforsikring. Jeg forstår essensen i domstolens uttalelse slik at medvirkningsregelen i bilansvarsloven ikke må benyttes til å opprettholde - helt eller i store trekk - regelen i § 7 tredje ledd bokstav b under et annet navn. Dette er jeg enig i.

Ved fastsettelsen av avkortningens størrelse er det vesentlig at A har utvist klar uaktsomhet. På den annen side tyder intet på at hun har oppfordret til uvøren kjøring, bidratt til å forlenge turen eller på annen måte påvirket kjøringen. Det må legges til grunn at hun har vært en passiv passasjer. Det må også telle med at hun var ung - 17 år og 10 måneder. Ulykken har hatt tunge konsekvenser for henne.

B som skadevolder er på sin side åpenbart mer å bebreide. Kjøreturen fant sted på hans initiativ. Han var sjåfør til tross for at han visste han var påvirket av alkohol. Som følge av ulykken er han dømt for uaktsomt drap. As skader ble tillagt betydelig vekt ved straffutmålingen.

Ut fra en helhetsvurdering av As forhold og en avveining av hennes og Bs handlinger finner jeg at den avkortning A bør tåle, må være mindre enn 50 prosent. Lagmannsretten fastsatte avkortningen til 30 prosent. Jeg finner ikke grunn til å fravike denne vurderingen.»

Departementet er samdt i dei generelle synspunkta som andrevoterande gir uttrykk for, og kan også slutte seg til den konkrete vurderinga som her vert gjort. Andrevoterande er inne på fleire moment som står sentralt i avkortingsvurderinga, m.a. graden av skyld hos skadelidne og hos skadevaldaren, kven som tok initiativ til køyninga, om skadelidne har påverka køyninga, alderen til skadelidne, og konsekvensane av ulykka for skadelidne. Departementet vil understreke at det kan vere innbyrdes store skilnader mellom promilleulykkene, og at det etter omstenda kan vere grunn til å avkorte både mindre og meir enn det som andrevoterande tok til orde for i dommen. Reint unntaksvis kan det også tenkjast at avkorting ikkje bør skje, sjølv om skadelidne kan leg-

gjast meir enn «lite til last». Det må i det enkelte tilfelle skje ei konkret vurdering i lys av dei siterte utsegnene frå EFTA-domstolen.

4 Spørsmålet om § 8 må endrast

4.1 Høyringsbrevet

Høyringsbrevet inneheld ei drøfting av om bilansvarslova § 8 andre ledd er i strid med motorvognforsikringsdirektiva:

«*Bilansvarslova § 8 andre ledd* inneheld ein særleg medverkingsregel for samanstøyt-tilfella. Dersom vilkåra i første ledd er oppfylt (t.d. dersom den andre motorvogna gjer skade fordi ho ikkje var i orden eller svikta), vil skadelidaren ha eit krav mot trafikktrygdaren til den andre motorvogna. Dette kravet kan verte avkorta dersom også den motorvogna skadelidaren var med i stettar vilkåra i første ledd (t.d. dersom føraren eller passasjeren ikkje bar seg forsvarleg åt). Avgjerda av om avkorting skal skje, og i tilfelle kor stor summen skal vere, skal rette seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles. Medverkingsregelen i § 8 andre ledd er for skadelidaren strengare enn regelen i § 7 første ledd, m.a. fordi «berre lite til last»-marginen ikkje gjeld i desse tilfella, og fordi det gjeld ein forholdsvis vidtgående regel om identifikasjon på skadelidarsida.

Medverkingsregelen i bilansvarslova § 8 andre ledd inneber at *trafikktrygdaren til den motorvogna som valdar skaden*, har eit ansvar som etter omstenda kan vere mindre omfattande enn det ansvaret føraren eller eigaren kan ha etter allmenne skadebotreglar. Dette skulle isolert sett tilseie at regelen er EØS-stridig. Dersom bilansvarslova § 7 vert endra i samsvar med framlegget her, meiner departementet at § 8 andre ledd likevel kan oppretthaldast utan å kome i strid med EØS retten. Grunnen til det er at den skadelidne passasjeren kan velje å reise kravet mot *trafikktrygdaren til den vogna han var med i*. Framlegget inneber då at medverkingsspørsmålet skal vurderast etter § 7 første ledd, som stiller passasjeren gunstigare enn det som følgjer av allmenne skadebotreglar. Etter departementet sitt syn må det sentrale i forhold til direktiva vere at erstatningsansvaret er dekt av trygd, ikkje kven av trafikktrygdarane som heftar overfor skadelidne.»

4.2 Høyringsfråsegnene

Den Norske Advokatforening «stiller seg noe skeptisk til departementets begrunnelse for ikke å endre bilansvarslova § 8, annet ledd». *Det juridiske fakultet, Universitetet i Tromsø* uttaler at «i den utstrekning motorvognndirektivene bare gjelder personskader, har det ingen betydning at skadelidtes adgang til å kreve erstatning for tingskader er snevrere når kravet rettes mot «egen» trafikkforsikrer enn når det rettes mot «den andre bilens» trafikkforsikrer». *Professor dr. juris Nils Nygaard* har følgjande merknader til § 8:

«Eg er samd med departementet at det ikkje er nødvendig å endra § 8, men har eit par merknader.

Bilansvarslova § 8 andre ledd regulerer bl.a. avkorting ved skadelidnes medverknad til samanstøyt mellom motorvogner. Utgangspunktet er at medverknadsregelen i § 8 er strengare mot skadelidne enn medverknadsregelen i § 7 første ledd. Grunnen er at «lite til last»-

marginen i § 7 første ledd ikkje gjeld i § 8-tilfella, samtidig som det etter § 8 gjeld ein relativt vidtgåande identifikasjon på skadelidarsida. Departementet er inne på at denne ulikskapen kan vera i strid med motorvognndirektiva. Men departementet viser til at skadelidne, i staden for å gå på den andre vogna etter § 8, kan velja å krevja trafikktrygdaren til den vogna han var i. På den måten kan medverknadsspørsmålet gå under § 7 første ledd i høve til denne andre trafikktrygdaren. Og dermed unngår ein direktivstrid, idet det ikkje har noko å seia kva for trafikktrygdar skadelidne kan reisa krav mot. Departementet konkluderer med at endring av § 8 dermed er unødvendig i høve til motorvognndirektiva.

Dette er greit. Men det gjeld for personskade, og skade på gangklede og ferdagods som nemnt i § 5 bokstav a og b. Det gjeld ikkje skade på den påkjørte vogna med tilhørsle, og heller ikkje skade på (frakt)gods i den, jfr. § 5 bokstav a og b. Vernet mot skade på anna vogn med tilhørsle og (frakt)gods i den er altså svakare enn mot annan skade. Skal ein drøfta realiteten i spørsmålet om § 8 inneheld reglar som står i motstrid til motorvognndirektiva, er det altså slike skadar det kan vera tale om. Men det synest vanskeleg å tolka det slik at vårt system på dette punktet er direktivstridig.»

To av høyringsinstansane peikar på det uheldige ved at rettsstillinga til skadelidne kan vere avhengig av om erstatningskravet vert sett fram overfor trafikktrygdaren til den motorvogna vedkomande var med i eller trafikktrygdaren til den andre vogna. *Norges Automobil-Forbund* uttaler:

«Departementet finner i sitt forslag ikke grunn til å foreta en endring av bilansvarsloven § 8, idet man finner dagens bestemmelse ikke å være i strid med EØS-retten. Som grunn anføres at den skadelidte passasjer kan velge å reise kravet mot forsikringsselskapet til den bilen skadelidte var passasjer i.

NAF finner for sin del at dette er noe uheldig idet dette forutsetter at den skadelidte har kunnskap om at kravet må rettes til «eget» kjøretøy og ikke til motpartselskapet. Etter NAFs mening bør Departementet enten endre § 8 i tråd med de momenter som ligger til grunn for endring av § 7, eller så bør det innføres en informasjonsplikt fra skadevolderforsikringsselskapet til å informere den skadelidte om den juridiske forskjellen som ligger i hvilket selskap man retter kravet mot.»

Den Norske Advokatforening har følgjande merknad om dette:

«Lovens § 8, annet ledd, bør etter Advokatforeningens oppfatning utformes slik at sammenhengen mellom de nye reglene i § 7 og § 8, annet ledd, er klar, og således ikke gir opphav til forskjellig lovbruk avhengig av hvilket forsikringsselskap som saksøkes.»

4.3 Departementet sine merknader

På bakgrunn av høyringsfråsegnene har departementet gjort ei ny vurdering av om EØS-retten krev endring av bilansvarslova § 8 andre ledd. Departementet har kome til at det ikkje er naudsynt å endre paragrafen, men med ei noko anna grunngeving enn i høyringsbrevet.

Ifølgje motorvognforsikringsdirektiva er det sentrale at det underliggjande erstatningsansvaret er dekt av trygding. I sak C-129/94 for EF-domstolen (Bernáldez-saka) er dette uttrykt slik (premiss 18):

«Henset til beskyttelsesformålet, som er blevet understreget gang på gang i direktiverne, skal første direktivs artikkel 3, stk. 1, som nærmere præciseret og suppleret i andet og tredje direktiv, fortolkes således, at personer, der lider skade ved et uheld forvoldt af et motorkøretøj, i henhold til den lovpligtige motorkøretøjsforsikring skal kunne opnå erstatning for alle person- og tingskader, de har lidt, op til de i andet direktivs artikkel 1, stk. 2, fastsatte beløb.»

I relasjon til bilansvarslova § 8 vert spørsmålet om trafikktrygdinga til den andre motorvogna dekkjer heile erstatningsansvaret til eigaren, brukaren eller dei som er med i vogna. Det reiser seg her to underspørsmål:

Det første er om det personlege erstatningsansvaret rekk lenger enn det ansvaret trafikktrygdaren har etter § 8 første ledd bokstav a til c. Bilansvarslova § 11 inneheld reglar om det personlege erstatningsansvaret til den som eig eller brukar ei motorvogn eller som er med i vogna. Uttrykket «ansvar etter vanlege skadebotreglar» må mest truleg også omfatte eventuelt ansvar etter det ulovfesta objektive ansvaret, jf. Nils Nygaard, Skade og ansvar, 5. utgåve, Bergen 2000 s. 294 med vidare tilvisingar. Men det sentrale i denne samanhengen må vere at det etter gjeldande rett ikkje synest å vere grunnlag for eit *reint risikoansvar* for skade som motorvogn gjer, dvs. eit objektivt ansvar som er uavhengig av teknisk svikt eller uforsvarleg ordning. Dermed vil ikkje det personlege erstatningsansvaret vere meir omfattande enn det ansvaret trafikktrygdaren har etter § 8 første ledd bokstav a-c. Når så regelen om ansvarsfordeling er felles for det personlege ansvaret og trafikktrygdaren sitt ansvar (jf. § 11 andre ledd), må konklusjonen så langt verte at § 8 andre ledd er i samsvar med EØS-retten.

Det andre spørsmålet er kor vidt motorvognforsikringsdirektiva grip inn i høvet til å fastsetje nasjonale reglar om erstatningsansvarsordninga, og om erstatningsregelen i § 11 andre ledd ligg innanfor ei eventuell slik ramme. Paragraf 11 andre ledd viser til regelen i § 8 andre ledd om ansvarsfordeling ved kollisjonar og andre samanstytt, noko som inneber at det på dette punktet er fullt samanfall mellom erstatningsregelen og trygdingsregelen. Dette skulle tilseie at § 8 andre ledd ikkje er i strid med EØS-retten. Det som kan skape tvil er følgjande uttale i premiss 29 i EFTA-domstolen si rådgivande fråsegn 17. november 1999 i sak E-1/99, jf. punkt 2.1 ovanfor:

«Selv om hovedteksten i første motorvognforsikringsdirektiv fokuserer på forsikringsdekning, har dette direktivet blitt supplert av annet og tredje direktiv på en slik måte at de tre direktivene, sett i sammenheng, setter grenser for i hvilken utstrekning forsikrere kan påberope kontraktsbestemmelser eller nasjonale lovbestemmelser om erstatningsansvar for helt å utelukke visse tilfeller fra forsikringsdekning.»

Domstolen går ikkje nærmare inn på kva slags grenser direktiva set for den adgangen medlemsstatane har til å fastsetje innhaldet i nasjonal erstatningsrett. I EF-domstolen sin dom 14. september 2000 sak C-348/98 (Ferreira-dommen) drøftar EF-domstolen om motorvognforsikringsdirektiva stiller krav til erstatningsansvarsordninga i medlemsstatane. Premiss 23 og premiss 29 lyder slik:

«23. Det må for det første fastslås, at det fremgår af formålet med de tre direktiver om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og af deres ord-

lyd, at de ikke skal harmonisere erstatningsansvarsordningerne i medlemsstatene.»

«29. Det følger heraf, at medlemsstatene på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer, men at de er forpligtede til at sikre, at det erstatningsansvar, der er gældende i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i ovennævnte tre direktiver.»

Dersom ein legg EF-domstolen si tolking til grunn, er det tvillaust at bilansvarslova § 11 andre ledd og § 8 andre ledd ikkje skaper problem i forhold til motorvognforsikringsdirektiva. Reglane om ansvarsfordeling knyter seg til «erstatningsansvarsordningen», og på dette punktet skal medlemsstatane altså stå fritt. Byggjer ein derimot på EFTA-domstolen si fråsegn, er ikkje dette like opplagt. Men dersom ein les dei to avgjerdene i samanheng, må det vere klart at medlemsstatane i alle fall som utgangspunkt står fritt til å fastsetje innhaldet i nasjonale reglar om erstatningsansvarsordninga. Når § 11 viser til reglane om ansvarsfordeling i § 8, er dette motivert av eit ønskje om at erstatningsutmålinga bør skje etter same reglar anten kravet vert retta mot trafikktrygdaren eller mot skadevaldaren personleg, jf. Innst. 1957 s. 69. Paragraf 11 andre ledd har såleis ei rasjonell grunngeving i skadebotrettslege omsyn, og ikkje i eit ønskje om å «utelukke visse tilfeller fra forsikringsdekning» som EFTA-domstolen talar om. Vidare er det tale om ein regel som berre regulerer ein heilt spesifikk situasjon på eit avgrensa område, og som i lita grad grip inn i allmenne erstatningsreglar. Etter departementet sitt syn må det vere rom for ein slik regel, sjølv om ein legg EFTA-domstolen si direktivtolking til grunn.

Departementet har etter dette kome til at det ikkje er naudsynt å endre bilansvarslova § 8 andre ledd av omsyn til EØS-retten. Det sentrale er at det personlege ansvaret fullt ut er dekt av trafikktrygding.

Som nemnt har to av høyringsinstansane peikt på det uheldige ved at rettsstillinga til skadelidne kan avhenge av om erstatningskravet vert sett fram overfor trafikktrygdaren til den motorvogna vedkomande var med i eller overfor trafikktrygdaren til den andre vogna. Departementet er samd i at dette etter omstenda kan verke uheldig, men vil understreke at dette ikkje er ein situasjon som er sær eigen for samanstøyts-tilfelle der ein skadeliden passasjer har medverka til sin eigen skade. Kva slags trafikktrygdar skadelidne bør fremje kravet mot, vil avhenge av situasjonen og kva slags skadar vedkomande er påført. Ein passasjer som har medverka til sin eigen personskade, og som ikkje er påført tingskade, bør t.d. reise kravet overfor trafikktrygdaren til den vogna han var med i. Dersom det berre ligg føre skade på motorvogna sjølv og gods som vart frakta i den, bør kravet derimot rettast mot trafikktrygdaren til den andre vogna. Det kan oppstå ei rekkje ulike skadesituasjonar, og departementet kan ikkje tilrå at det vert gitt nærmare reglar i lova om kva slags trafikktrygdar kravet bør rettast mot. Dette følgjer av ei konkret vurdering av ansvarsreglane i lova ut frå tilhøva i kvar sak.

På denne bakgrunn vert det ikkje gjort framlegg om endring av § 8.

5 Spørsmålet om § 10 må endrast

5.1 Høyringsbrevet

Bilansvarslova § 10 regulerer tilfelle der skaden er gjort av ei motorvogn som ikkje er trygda eller ikkje er kjent. Høyringsbrevet inneheldt ikkje noka drøfting av om denne paragrafen er i strid med motorvognforsikringsdirektiva.

5.2 Høyringsfråsegnene

Professor dr. juris Nils Nygaardreiser spørsmål om § 10 første ledd andre punktum kan vere i strid med EØS-retten:

«Etter § 10 første ledd første punktum får skadelidne dekning som elles, jamvel om vogna ikkje var trygda. Andre punktum gjer unntak frå dette. Unntaket går ut på at den forsikringsdekning som er regulert i første punktum ikkje omfattar visse persongrupper, nemleg «eigaren», «brukaren» og den som «køyrd seg i vogna endå han visste at ho ikkje var lovleg trygda». Ved lovrevisjonen 1992 for tilpassing til EØS-avtalen vart unntaket for den sistnemnde gruppa justert, ved at dågjeldande uttrykk «visste eller måtte vita» vart endra til «visste».

Etter Finanger-dommen og Ferreira-dommen (C-348/98, 14.9.2000) kan det kanskje vera grunn til å sjå nærmare på unntaka i § 10 andre punktum. Det tilsvarande unntaket står i Andre rådsdirektiv (84/5) artikkel 1, punkt 4 tredje ledd: «Medlemsstatene kan likevel utelukke de personer som frivillig har tatt plass i kjøretøyet som forårsaket skaden fra erstatning som utbetales av denne institusjon, dersom institusjonen kan bevise at de visste at kjøretøyet ikke var forsikret.» Dessutan må ein hugsa at vognføraren er generelt unntatt etter direktiva, og at passasjer i tjueritilfella er unntatt etter § 7.

Av dei persongruppene som er nemnde i § 10 andre punktum er det to hovudkategoriar. Den eine hovudkategorien er *eigaren eller brukaren*. Uttrykket brukaren går her på sjølvstendig brukar, dvs. ein som råder over vogna på eiga hand, til dømes at han leiger vogna. For eigar eller sjølvstendig brukar er det ikkje vilkår at dei visste at vogna ikkje var lovleg trygda. Skade som motorvogna gjer på desse personane, anten skaden skjer medan dei er i eller utanfor vogna, er i dag objektivt unntatt frå trafikktrygdinga. Men dersom dei sjølv ikkje førte vogna, dvs. at dei var utanfor vogna eller var passasjer i den, kan dei som skadelidne krevja skadebot av vognføraren på skyldgrunnlag etter vanlege skadebotreglar. Ved skade på desse personane i slike tilfelle oppstår det altså eit skadebotansvar som ikkje er dekka av trafikktrygdinga. Etter mitt syn må motorvognndirektiva oppfattast slik at plikta til forsikringsdekning også gjeld slike skadetilfelle, bortsett frå dei tilfelle som går under det siterte direktivet ovanfor at dei er passasjerar i vogna og Trafikkforsikringforeninga provar at vedkomande visste at vogna ikkje var trygda. Dette ville også svara til Ferreira-dommen (premiss 35 og domsslutninga i første spørsmål) om å ikkje gjera unntak frå det objektive ansvaret for skade på særlege grupper tredjemenn.

Den andre hovudkategorien i dagens § 10 andre punktum er personar som «køyrde seg i vogna endå han visste at ho ikkje var lovleg trygda». Uttrykket «køyrde seg i vogna» omfattar iallfall *passasjer*, og unntaket for denne personkategorien er avhengig av at han visste at vogna ikkje var lovleg trygda. Dette svarar til det siterte direktivet ovanfor.

Men det er uklårt om uttrykket «køyrde seg i vogna» i dag omfattar også vognføraren. Lovteksten er frå 1961, bortsett frå at ordet «måtte vita» vart fjerna 1992 som nemnt. Etter lova 1961 var vognføraren generelt unntatt frå trafikktrygdinga, etter bilansvarslova § 5. Og då var det unødvendig å unnta han i § 10. Men ved lovendring 1973 vart det generelle unntaket for vognføraren i § 5 oppheva. Frå nå av gjekk føraren inn under trafikktrygdinga, bortsett frå skade på hans gods medan han kjører vogna, jfr. § 5 bokstav b. Men ordlyden i § 10 første ledd sto uendra. Eg har gått gjennom lovhistoria og førearbeida og har konkludert med at endringa 1973 vanskeleg kan bety at vognføraren nå gjekk inn under unntaket i § 10 første ledd, jfr. mi bok Bilansvar, 1990 s. 300-310. Men jamvel om føraren såleis ikkje går inn under unntaket i § 10 første ledd, vil hans skadebotkrav som skadelidne bli møtt med regresskrav etter § 13, jfr. nedanfor. Slik også fleirtalet i RG 1994 s. 218 Gulating, som fann at skadelidne førar hadde krav etter § 10 første ledd, men frifann Trafikkforsikringsforeninga på grunnlag av skadelidnes regressansvar som førar etter § 13.

For *vognførarens* rettsstilling etter § 10 første ledd må me idag ta utgangspunkt i at motorvogndirektiva ikkje gir grunnlag for å oppheva unntaket for «eigaren» eller «brukaren» som skadelidne, i dei tilfelle der vogna gjer skaden medan dei *kjører* den. Det er som passasjer utan kunnskap som nemnt eller som person utanfor vogna at motorvognndirektiva synest vera til hinder for unntak, jfr. ovanfor. For eigar og brukar som vognførar synest gjeldande unntak i § 10 første ledd å måtte bli ståande. Og når det gjeld vognførar som ikkje er eigar eller brukar, som truleg ikkje går inn under unntaket for personar som «køyrde seg i vogna», kan han i dag som nemnt bli møtt med regress etter førarregelen i § 13.

Her er det altså i dag eventuelt to førargrupper. Den eine er eigar eller brukar som førar, som det ikkje er pålegg i motorvognndirektiva om å ta inn under trafikktrygdinga. Den andre er eventuelt «køyrde seg»- tilfella. Det er mogleg at ein bør endra lova slik at også denne andre gruppa vognførarar går inn under unntaket i § 10 første ledd, iallfall vil retts tekniske omsyn tala for det.

Skal § 10 andre punktum endrast med utgangspunkt i motorvognndirektiva, er det særleg av retts tekniske grunnar naturleg å slå begge førargruppene saman og la vognføraren falla utanfor trafikktrygdinga. Dette svarar også best til grønt kort-systemet.

Eg nøyer meg her med å skissera problemet, og oppmodar departementet å vurdere om § 10 første ledd andre punktum bør endrast. Etter mitt syn ville § 10 første ledd koma i samsvar med motorvognndirektiva dersom andre punktum vert endra slik at unntaket gjeld for vognføraren, og for «personer som frivillig har tatt plass i kjøretøyet som forårsaket skaden fra erstatning som utbetales av denne institusjon, dersom institusjonen kan bevise at de visste at kjøretøyet ikke var forsikret» (sitert frå direktivet ovanfor).

Skade som «eigaren» eller «brukaren» lid som tredjemann utanfor vogna, eller som passasjer som ikkje visste osv., vil i så fall falla utanfor unntaket, dvs. gå inn under hovudregelen i første punktum som dekar både tingskade og personskade.»

5.3 Departementet sine merknader

Departementet er samd i at bilansvarslova § 10 første ledd andre punktum synest å måtte endrast for å kome i samsvar med motorvognforsikringsdirektiva. Skade som utrygda motorvogn gjer på eigar eller brukar av vogna fell etter gjeldande rett utanfor trafikktrygdingsordninga. Dersom eigaren eller brukaren vert påført skade utan at dei sjølv førte motorvogna, kan det tenkjast tilfelle der skadevaldaren har eit personleg erstatningsansvar som ikkje er dekt av trafikktrygding. Dette vil truleg vere i strid med direktiva, dersom vi ser bort frå tilfelle der eigaren eller brukaren av fri vilje har teke plass i motorvogna, og Trafikkforsikringsforeningen kan prove at dei visste at vogna ikkje var trygda, jf. andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr. 4 tredje ledd. Regelen i bilansvarslova § 10 første ledd andre punktum kan derfor ikkje oppretthaldast slik han no lyder.

Departementet har valt å utforme ein ny lovtekst for å bringe norsk rett i samsvar med direktiva. Etter direktiva er det ikkje krav om at skade som motorvogna gjer på føraren skal vere omfatta av trafikktrygdinga, jf. m.a. tredje rådsdirektiv artikkel 1 første ledd. Departementet gjer likevel framlegg om at skadeliden vognfører skal falle inn under same regel som andre som vert påført skade av utrygda vogn, noko som m.a. inneber at Trafikkforsikringsforeningen berre kan nekte å utbetale erstatning dersom ho kan prove at føraren visste at motorvogna ikkje var trygda. Det kunne gi seg urimelege utslag dersom ein skadeliden vognfører skulle falle heilt utanfor trafikktrygdinga i tilfelle der motorvogna ikkje er lovleg trygda, t.d. dersom vedkomande er leigd inn for å køyre nokon i ei motorvogn som ein annan eig, og som i ettertid viser seg å vere utrygda. Ei slik løysing ville dessutan stilt ein skadeliden vognfører svakare enn etter gjeldande rett, noko det ikkje er grunn til. Lovutkastet er på denne bakgrunn utforma slik at det omfattar både vognfører og passasjer som av fri vilje har teke plass i motorvogna.

Omgrepet «skadelidaren» dekkjer skade på både folk og gods, slik at det på dette punktet er samanfall med første punktum.

Den føreslegne unntaksregelen i andre punktum gjeld berre for personar som «av fri vilje» har teke plass i den motorvogna som gjorde skaden. Uttrykket må her tolkast på same måten som i § 7 tredje ledd. Det same gjeld omgrepet «visste».

Det er Trafikkforsikringsforeningen som har tvilsrisikoen med omsyn til om skadelidaren visste at motorvogna ikkje var lovleg trygda. Dersom Trafikkforsikringsforeningen ikkje kan påvise forhold som tilseier at skadelidaren hadde slik kunnskap på skadetidspunktet, har skadelidaren krav på dekning etter første ledd. Her som elles må det skje ei samla vurdering av prova med sikte på å få klarlagt det mest sannsynlege faktum.

6 Spørsmålet om §§ 12 og 13 må endrast

6.1 Høyringsbrevet

Bilansvarslova § 12 har reglar om attsøkjingsrett for trafikktrygdaren, medan § 13 har reglar om attsøkjingsrett for Trafikkforsikringsforeningen i tilfelle der motorvogna skulle ha vore trygda, men ikkje er det. Høyringsbrevet drøftar spørsmålet om § 12 er i strid med motorvognforsikringsdirektiva, men ikkje om § 13 er det:

«*Bilansvarslova § 12* inneheld reglar om attsøkjingsrett for ein trafikktrygdar som i første omgang har reidd ut erstatning til den eller dei skadelidne. Første ledd bokstav c gjev trygdaren heimel for attsøking i promillekøyringstilfella. Føresegna vil i prinsippet også kunne medføre attsøkjingsrett overfor skadeliden passasjer. Det kan derfor stillast spørsmål om regelen er i samsvar med motorvognforsikringsdirektiva.

Det er her viktig å skilje mellom passasjeren som skadevaldar og passasjeren som skadelidar. Motorvognndirektiva regulerer rettsstillinga til passasjeren i eigenskap av skadelidar. Bilansvarslova § 12 gjeld derimot for passasjeren i eigenskap av skadevaldar. I dei sistnemnde tilfella vil situasjonen vere at trafikktrygdaren har betalt erstatning til tredjeperson, som trafikktrygdaren søkjer att hos passasjer som var med i den motorvogna som gjorde skaden. Attsøkjingskravet representerer eit sjølvstendig rettsforhold mellom passasjer og trafikktrygdar, som er prinsipielt åskilt frå det rettsforholdet som kan oppstå mellom dei same partane dersom også passasjeren er påført skade. Poenget er at § 12 ikkje kan medføre avkorting eller bortfall av det kravet som skadeliden passasjer har overfor trafikktrygdaren. Paragrafen skaper dermed ikkje problem i forhold til motorvognforsikringsdirektiva.»

6.2 Høyringsfråsegnene

Trondheim politidistrikt er samd i «endringsforslaga omkring bilansvarslova §§ 7 og 12». *Professor dr. juris Nils Nygaard* og *Trafikkforsikringsforeningen* stiller spørsmål om bilansvarslova § 12 er i strid med motorvognforsikringsdirektiva. Spørsmålet er om opphevinga av promilleregelen i § 7 for skadeliden passasjer vil innebere nokon realitet, dersom regressreglane fører til at skadelidne likevel ikkje har krav på utbetaling frå trafikktrygdaren. *Trafikkforsikringsforeningen* formulerer det slik:

«Når det gjelder § 12 om forsikringsselskapets regressrett så stiller vi et spørsmål ved følgende forhold:

Passasjer i bil kommer til skade etter at han har medvirket til at bilen blir brukt enda han visste eller måtte vite at føreren var påvirket. Etter den foreslåtte endringen i § 7 har han i utgangspunktet krav på full erstatning. La oss si at hans krav blir redusert med 50% i h.h.t. § 7 første ledd. Hva så med de resterende 50 %? Denne delen svarer til begrepet i § 12 første ledd beskrevet slik: «Den summen som ein trygdar lyt reide ut for ei trygda motorvogn - -». For denne delen har forsi-

kringssselskapet regressrett overfor passasjerer i vårt tilfelle fordi han «medverka til at vogna vart brukt endå han visste eller måtte vita at vognføraren var påverka.» I dette tilfelle er den erstatningsberettigede og den regresspliktige den samme person (slik man kan oppleve når det gjelder førers krav etter bal § 10 første ledd, siste punktum sett i relasjon til forsikringsselskapets regressrett mot samme fører etter bal § 13 første ledd. I følge rettspraksis vil førerens krav her falle bort). Er det mulig at løsningsforslaget skissert ovenfor vil stride mot direktivets forbud mot å tillegge «visste eller måtte vita» om påvirkning betydning ved vurderingen av en passasjerers krav?»

*Nygaard*reiser dessutan m.a. spørsmål om andre rådsdirektiv set grenser for utforminga av nasjonale regressreglar:

«I Andre rådsdirektiv (84/5) artikkel 1, punkt 4 første ledd heiter det bl.a.: «Denne bestemmelse (om dekning av utrygda vogn) skal ikke berøre medlemsstatenes rett ... til å gi regler om regressretten mellom institusjonen (Trafikkforsikringsforeninga) og den eller de personer som er ansvarlig for ulykken ...» Uttrykket «*ansvarlig for ulykken*» tyder på at dersom eit regressansvar skal vera i samsvar med direktivet, må vedkomande vera ansvarleg for skaden etter vanlege skadebotreglar. I så fall går regressansvaret etter § 13 i dag lenger enn direktivet gir rom for.»

6.3 Departementet sine merknader

Departementet viser til det som er skrive i høyringsbrevet, men vil på bakgrunn av høyringsfråsegnene utdjupe dette noko.

Det første spørsmålet er om regressreglane i §§ 12 og 13 kan føre til avkorting eller bortfall av det kravet som skadelidaren har overfor trafikktrygdaren (evt. Trafikkforsikringsforeninga). Det er på det rene at skadelidaren kan verte møtt med eit regresskrav frå trafikktrygdaren for utlegg til dekning av skade på *tredjeperson* (og at dette kravet kan gjerast opp ved motrekning av skadebotkravet dersom vilkåra for motrekning er oppfylt). At vedkomande sjølv er påført skade, har såleis ikkje innverknad på det regressansvaret han har overfor trafikktrygdaren for skade på tredjeperson. Problemstillinga er om skadelidaren kan verte regressansvarleg *sjølv om ingen andre er påført skade*.

Ordlyden i paragrafane er språkleg sett vid nok til også å omfatte attsøking i slike tilfelle. På den andre sida er det generelle utgangspunktet at regress føreset ein trepartskonstellasjon: Den som betalar, den som tek imot betaling, og den som heilt eller delvis skal dekkje kravet endeleg. Sjå t.d. Kai Krüger, *Pengekrav*, 2. utgåve, Bergen 1984 s. 289: «I motsetning til tilbakesøkningskrav overfor betalingsmottageren fremmes regresskravene fra den som overfor *tredjemann* har dekket en forpliktelse, mot en som i sluttoppgjøret skal dekke fordringen». I denne samanhengen står det sentralt at både Motorvognansvarskomiteén og departementet i sine lovutkast nytta omgrepet «regress», jf. Innst. 1957 s. 81-82 og Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 57-58 og s. 62. Justisnemnda endra ordlyden, men noko realitetsendring synest ikkje å vere tilsikta, jf. Innst. O. II. (1960-61) s. 17-18. Forarbeida inneheld ingen haldepunkt for at ein tok sikte på å fråvike det allmenne regressomgrepet. Ein uttale i eit seinare lovforarbeid kan på si side peike i retning av at skadelidne ikkje kan verte regressansvarleg for sin eigen skade. I Ot.prp. nr. 75 (1983-84) hei-

ter det såleis (s. 47): «Mens § 7 gjelder skadelidtes krav på erstatning, er det etter § 12 spørsmål om å gjøre vedkommende ansvarlig for skade som andre blir påført».

I ein dom frå Gulating lagmannsrett som er teken inn i Rettens Gang 1994 s. 218 la fleirtalet til grunn at regressføresegna i § 13 kunne nyttast overfor skadelidaren, slik at ansvaret til Trafikkforsikringsforeningen fall heilt bort. Mindretalet meinte derimot at § 13 ikkje kunne nyttast, men fann at skadebotkravet måtte avkortast etter § 7. Dommen inneheld ikkje noko nærmare drøfting av om Trafikkforsikringsforeningen kan rette regresskrav mot skadelidaren for utlegg til dekning av hans skade. Særleg sidan spørsmålet ikkje er drøfta, kan dommen berre tilleggast avgrensa vekt. At anken over dommen vart nekta fremja til Høgsterett i medhald av tvistemålslova § 373 tredje ledd nr. 1, kan i dette tilfelle ikkje vere avgjerande.

Samanhengen i regelverket talar med styrke for at §§ 12 og 13 ikkje kan føre til avkorting eller bortfall av det kravet skadelidaren har overfor trafikkskyddaren. Dersom ein ut frå reglane i §§ 7, 8 eller 10 har kome til at trafikkskyddaren heilt eller delvis skal dekkje tapet til skadelidaren, gir det lita mening om trafikkskyddaren skulle bli heilt fri dette ansvaret pga. regressreglane i §§ 12 og 13. Det ville i realiteten innebære at reglane i §§ 7, 8 og 10 nærmast ville verte illusoriske i desse tilfella. Departementet kan ikkje sjå at det ligg føre reelle omsyn som tilseier at ein skal kunne nytte §§ 12 og 13 i tillegg til §§ 7, 8 og 10 så lenge det ikkje gjeld skade som er påført tredjepersonar. Tvert om tilseier likskapsomsyn at skadelidarar som er med i vogna og som medverkar til eigen skade ikkje bør stille svakare enn andre som medverkar til sin eigen skade (ein som vert påkøyrd medan han kryssar gata risikerer ikkje regressansvar). Å opne for å nytte §§ 12 og 13 mot den som er medverkar til eigen skade ville såleis ha ført til vilkårlege skilnader mellom ulike skadelidar-grupper.

Departementet held etter dette fast ved at §§ 12 og 13 ikkje kan medføre avkorting eller bortfall av det kravet som skadelidaren har overfor trafikkskyddaren. Det er skadelidaren motorvognndirektiva tek sikte på å verne, og regressreglane i §§ 12 og 13 svekker ikkje rettsstillinga til skadelidaren i eigenskap av skadelidar. Konklusjonen så langt er derfor at regressreglane i §§ 12 og 13 ikkje kan leie til resultat som er i strid med direktiva.

Nygaard har som nemnt reist spørsmål om andre rådsdirektiv set grenser for utforminga av nasjonale erstatningsreglar. Andre rådsdirektiv artikkel 1 nr. 4 første ledd lyder slik:

«Hver medlemsstat skal opprette eller godkjenne en institusjon som skal erstatte, i det minste opp til grensene for forsikringsplikten, tingskader eller personskader forårsaket av et ukjent kjøretøy eller av et kjøretøy der forsikringsplikten i nr. 1 ikke er oppfylt. Denne bestemmelse skal ikke berøre medlemsstatenes rett til å bestemme om institusjonens erstatningsutbetaling skal tillegges sekundær karakter eller ikke, og retten til å gi regler om regressretten mellom institusjonen og den eller de personer som er ansvarlig for ulykken, og andre forsikringsgivere eller organer for sosial trygghet som skal yte skadelidte erstatning for samme skade.»

Hovudformålet med føresegna er å garantere skadelidne erstatning i tilfelle der den motorvogna som gjorde skade, er utrygda eller ukjent, jf. fortalen til andre direktiv. Det er såleis omsynet til skadelidne som er det sentrale. Det er lite som tyder på at meininga med føresegna er å innskrenke den adgangen medlemsstatane har til å fastsetje nasjonale reglar om regress. Formålet med andre punktum synes å vere det motsette: Å presisere at ein ikkje ønskjer å gripe inn i høvet til å fastsetje nasjonale regressreglar. Ei slik forståing harmonerer med EF-domstolen sin dom i Bernáldez-saka (sak C-129/94) som skil klart mellom trafikktrygdaren sitt ansvar overfor skadelidaren, og det regressansvaret skadevaldaren kan ha overfor trafikktrygdaren, jf. konklusjonen og premissane 22 til 24. Dersom formålet skulle vere å verne personar på skadevaldarsida mot regressansvar, ville det naturlege dessutan vere ei generell føresegn om dette, og ikkje ei føresegn som berre gjeld når skaden er valda av ei ukjent eller utrygda motorvogn.

På denne bakgrunn gjer departementet ikkje framlegg om å endre §§ 12 og 13, bortsett frå ei teknisk endring i § 12 første ledd bokstav c tredje punktum som følgje av endringane i § 7.

7 Administrative og økonomiske konsekvensar

Ei lovendring vil få dei openberre økonomiske konsekvensane som er aktuelle i tilhøvet mellom trafikktrygdarane/Trafikkforsikringsforeningen og dei skadelidne. Dette kan innverke på premiefastsetjinga for trafikktrygda. Elles kan ikkje Justisdepartementet sjå nemneverdige økonomiske eller administrative konsekvensar av ei lovendring.

8 Merknader til dei einskilde paragrafane

Til § 7 tredje ledd

Føreseгна svarar til noverande tredje ledd bokstav a.

Til § 7 fjerde ledd

Føresegnene i dette leddet gjeld berre overfor ein skadeliden vognførar. Føreseгна i *bokstav a* svarar til noverande fjerde ledd. *Bokstav b* svarar til noverande tredje ledd bokstav b når det gjeld vognføraren. Ein viser til punkt 3 framfor.

Til § 10

Endringa i *første ledd andre punktum* gjer at eigaren og brukaren vert likestilt med andre skadelidne og får skadebot når skaden er valda av ei utrygda motorvogn, om skadelidaren ikkje av fri vilje har teke plass i vogna endå han visste at ho var utrygda. Ein viser til punkt 5 framfor.

Til § 12

Endringa i *første ledd bokstav c* går ut på å rette opp tilvisinga til § 7 i samsvar med den endringa som departementet føreslår i den paragrafen.

Justis- og politidepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringar i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

st a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer

I

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer, skal overskrifta til lova lyde:

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova).

§ 7 tredje ledd skal lyde:

Skadelidaren kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det, dersom han av fri vilje køyrde eller let seg køyre i den vogna som gjorde skaden endå *han visste* at vogna var fråvend rette innehavaren med *brotsverk*.

§ 7 fjerde ledd skal lyde:

Skadeliden vognfører som køyrde den vogna som gjorde skaden, kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det dersom han visste eller måtte vita at

–a) vogna vart nytta i samband med eit brotsverk, *eller*

–b) *han* var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder. Særregelen her gjeld likevel ikkje i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd. Hadde vognføraren større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller ei alkoholmengd i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i *utandingslufta* enn 0,25 milligram per liter luft, *vert* han i alle tilfelle rekna for påverka av alkohol i høve til regelen her.

§ 10 første ledd andre punktum skal lyde:

Dette gjeld likevel ikkje om *skadelidaren av fri vilje har teke plass i motorvogna som gjorde skaden endå skadelidaren visste* at ho ikkje var lovleg trygda.

§ 12 første ledd bokstav c skal lyde:

–c) *sjølv* hadde valda at han var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder medan han køyrde vogna og gjorde skade, eller medverka til at vogna vart brukt endå han visste eller måtte vita at vognføraren var påverka. Dette kravet fell bort i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd. Regelen i § 7 *fjerde* ledden bokstav b tredje punktumet gjeld tilsvarende.

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

