

**RETTSMØTERAPPORT**

i sak E-1/99

ANMODNING til Domstolen om rådgivende uttalelse i medhold av artikkel 34 i Avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkningsorgan og en Domstol fra Norges Høyesterett i saken for denne domstol mellom

Storebrand Skadeforsikring AS

og

Veronika Finanger

om tolkningen av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (heretter "EØS-avtalen") med særlig henvisning til følgende rettsakter som det er henvist til i Vedlegg IX til EØS-avtalen:

- rettsakten som det er henvist til i punkt 8 av Vedlegg IX (Rådsdirektiv 72/166/EØF av 24 april 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes, heretter "første motorvognforsikringsdirektiv".)
- rettsakten som det er henvist til i punkt 9 av Vedlegg IX (Annet Rådsdirektiv 84/5/EØF av 30 desember 1983 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn, heretter "andre motorvognforsikringsdirektiv".)
- rettsakten som det er henvist til i punkt 10 av Vedlegg IX (Tredje Rådsdirektiv 90/232/EØF av 14 mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn, heretter "tredje motorvognforsikringsdirektiv".)

(heretter i fellesskap "direktivene" eller "motorvognforsikringsdirektivene").

I. Innledning

- 1 Ved en beslutning datert 23 Juni 1999, mottatt ved Domstolen 28 Juni 1999, har Norges Høyesterett anmodet om en rådgivende uttalelse i en sak innbrakt for denne av Storebrand Skadeforsikring AS (heretter "den ankende part") mot Veronika Finanger (heretter "ankemotparten").
- 2 Saken ved Høyesterett gjelder spørsmålet om motorvognforsikringsdirektivene stiller krav til utformingen av nasjonal erstatningsrett. Herunder også hvorvidt direktivene utelukker en regel om at skader påført en passasjer på grunn av at bilføreren var alkoholpåvirket, ikke utløser erstatningsansvar, da passasjerens visste eller måtte vite at føreren var alkoholpåvirket.

II. Rettslig bakgrunn

- 3 Spørsmålet fra den nasjonale domstolen gjelder tolkningen av forskjellige artikler i første, andre og tredje motorvognforsikringsdirektiv.
- 4 Første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1 lyder som følger:

"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. "

- 5 Andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr 1 lyder som følger:

"Forsikringen nevnt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF skal dekke både tingskade og personskade. "

- 6 Andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 lyder som følger:

"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 et 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 stand,*

ved gjennomføringen av artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF ikke skal komme til anvendelse med hensyn til krav fra 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 visste at kjøretøyet var stjålet.

Når det dreier seg om ulykker inntruffet på deres territorium, kan medlemsstatene unnlate å anvende bestemmelsen i første ledd dersom og i den utstrekning skadelidte kan oppnå erstatning for sin skade fra et organ for sosial trygghet.

2. Når det dreier seg om kjøretøyer som er stjålet eller tilegnet ved makt, kan medlemsstatene bestemme at institusjonen nevnt i artikkel 1 nr. 4 skal betale erstatning i stedet for assurandøren på de vilkår som er fastsatt i nr. 1 i denne artikkel. Dersom kjøretøyet er hjemmehørende i en annen medlemsstat, vil denne institusjon ikke ha noen regressmulighet overfor noen institusjon i denne medlemsstat. "

- 7 Tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 første ledd lyder som følger:

"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 et kjøretøy, for alle passasjerer bortsett fra føreren. "

III. Fakta og prosedyre

- 8 Den 11 november 1995 i Nord Trøndelag ble Veronika Finanger skadet i en trafikkulykke. Hun var passasjer i en bil som kjørte av veien. Årsaken til ulykken var at sjåførens kjøreferdigheter var svekket på grunn av alkoholpåvirkning. Som følge av ulykken ble Finanger 60% medisinsk invalid og 100% ervervsufør. Den skadevoldende motorvognen var trafikkforsikret i Storebrand.
- 9 Veronika Finanger har saksøkt Storebrand med krav om erstatning for den personskade som hun ble påført ved ulykken. Grunnlaget for kravet er den norske bilansvarsloven av 3 februar 1961. Etter lovens § 15 skal eier av registreringspliktig motorvogn forsikre denne "for all skade som går inn under kapitel II". Etter kapitel II § 4 er hovedregelen at når en motorvogn gjør skade, har skadelidte krav på erstatning hos det forsikringsselskapet som motorvognen er forsikret i, uavhengig av om noen er skyld i skaden.
- 10 Storebrand avviste Finangers krav. Det rettslige grunnlaget for å nekte Finanger erstatning var bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b:
- 11 § 7 (når skadelidaren har medverka til skaden) lyder som følger:

"Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles.

Gjer ei motorvogn skade medan ho står still og skaden ikkje vert gjord medan vogna vert sett i gang eller stogga, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, jamvel når skadelidaren kan leggjast berre lite til last.

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

a) visste at vogna var fråvend rette innehavaren med brotsverk, eller

b) visste eller måtte vita at vognføraren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (jf vegtrafikklova § 22 første leden). 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."

12 Bilansvarsloven ble vedtatt 3 februar 1961. Regelen i § 7 tredje ledd bokstav b er senere endret to ganger, henholdsvis ved lov av 21 juni 1985 nr 81 og 27 november 1992 nr 113. Den siste lovendringen ble gjort for å tilpasse loven til EØS-avtalen.

13 I forarbeidene til bilansvarsloven¹ er bestemmelsen begrunnet slik:

"Som det ble enighet om under de nordiske departementforhandlinger har departementet utvidd regelen til også å omfatte skadelidte som lot seg kjøre i vognen, enda han visste eller måtte forstå at vognføreren var påvirket av et rus- eller bedøvelsesmiddel. En slik regel var overveid i komiteen, men funnet overflødig (se komiteinnstillingen s. 63-64). Departementene finner det imidlertid riktig å oppta i loven en uttrykkelig bestemmelse som klart regulerer forholdet etter den strengere særregel i siste ledd, ikke etter den mer liberale hovedregel om skadelidtes medvirkning."

14 I forbindelse med lovendringen i 1985² ble bestemmelsen endret noe. Det fremgår av forarbeidene til endringsloven at lovgiver ønsket å beholde bestemmelsen, som den gang fremgikk av § 7 tredje ledd bokstav c, av preventive grunner.³ Fra behandlingen i Stortingets justiskomite siteres følgende:⁴

"2. Bilansvarslova § 7 tredje ledd.

Bal § 7 tredje ledd bokstav c bestemmer at passasjerer i bil som vet eller bør vite at føreren er påvirket av alkohol m.v., normalt ikke kan få erstatning. Regelen har vært kritisert fordi den stiller skadelidte i en svak stilling. Det har særlig vært anført at det er urimelig at særregelen får anvendelse uansett om det foreligger årsakssammenheng mellom førerens tilstand og skaden eller ikke.

På bakgrunn av kritikken mener departementet at en viss oppmyking av bestemmelsen er på sin plass. Departementet foreslår at særregelen i bal § 7

¹ Odelstingsproposisjon (Ot. prp.) nr. 24 1959-60, s. 29.

² Ot. prp. nr. 75 1983-84, s. 47.

³ Ot. prp. nr. 75 1983-84, s. 46.

⁴ Innstilling til Odelstinget (Innst. O) nr. 92 1984-85, s. 8.

—

tredje ledd bokstav c ikke skal få anvendelse når det mangler årsakssammenheng mellom førerens tilstand og skaden..... "

- 15 Da loven ble endret i 1992, i forbindelse med gjennomføringen av EØS-avtalen i norsk rett, antok lovgiver at motorvognforsikringsdirektivene stilte visse materielle krav til erstatningsreglene i bilansvarsloven. Imidlertid antok lovgiver at regelen i bilansvarslovens § 7 tredje ledd, bokstav b, ikke var i strid med EØS-retten. Fra forarbeidene siteres:

*"Nåværende tredje ledd bokstav c gjelder innskrenkning i fører og passasjerers rett til erstatning når føreren var påvirket av alkohol eller andre stoffer. Det følger av bokstav c annet punktum at særregelen ikke gjelder i den utstrekning det må legges til grunn at skaden ville ha skjedd selv om vognføreren ikke hadde vært påvirket. Dette innebærer at det foreligger krav om årsakssammenheng mellom skaden og det at føreren er påvirket. For bortfall av erstatning er det dessuten et vilkår at skadelidte visste eller måtte vite at føreren var påvirket. Dermed kan ikke regelen i tredje ledd bokstav c sies å gå lenger enn til å være en medvirkningsregel, som riktignok er strengere enn den alminnelige medvirkningsregelen i første ledd. Departementet antar etter dette at EØS-reglene ikke er til hinder for at regelen opprettholdes, se utkastet til tredje ledd bokstav b. "*⁵

- 16 Ved dom av 21 September 1998, kom Frostating lagmannsrett til at ulykken inntraff på grunn av førerens alkoholpåvirkning, og at Finanger visste at føreren var påvirket av alkohol.
- 17 Lagmannsretten viste til at hovedregelen i bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b er at skadelidte ikke har krav på erstatning i de tilfellene som går inn under bestemmelsen. Lagmannsretten kom imidlertid til at bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b var i strid med EØS-retten. Bestemmelsen ble satt til side i henhold til den norske EØS-loven § 2.⁶ Med hjemmel i bilansvarsloven § 7 første ledd reduserte lagmannsretten skadelidtes krav på erstatning med 30% som følge av at hun psykisk hadde medvirket til kjøreturen, og at hun hadde vært klar over at bilkjøring under de rådende forhold ville innebære en betydelig sikkerhetsmessig risiko. Storebrand anket denne dommen til Høyesterett.
- 18 På denne bakgrunn besluttet Høyesterett å fremme en anmodning om en rådgivende uttalelse til EFTA-domstolen.

⁵ Ot. prp. nr. 72 1991-92, s. 77.

⁶ EØS-loven av 27. november 1992 nr. 109.

IV. Spørsmål

19 Følgende spørsmål ble forelagt EFTA-domstolen:

Er det uforenlig med EØS-retten at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i 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 ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden?

V. Skriftlige saksfremstillinger

20 I medhold av Vedtektene for EFTA-domstolen artikkel 20 og Rettergangsordningen artikkel 97 er skriftlige saksfremstillinger mottatt fra:

- den ankende part, Storebrand Skadeforsikring AS, representert ved advokatene Emil Bryhn og advokat Tron Gundersen;
- ankemotparten, Veronika Finanger, representert ved advokat Erik Johnsrud;
- Den islandske regjering, representert ved Einar Gunnarsson, juridisk saksbehandler, Avdeling for utenrikshandel, Utenriksdepartementet, som partsrepresentant, assistert av Björn Friðfinnsson, departementsråd, Justisdepartementet;
- regjeringen i Fyrstedømmet Liechtenstein, representert ved Christoph Büchel, direktør ved enhet for EØS koordinering, og Beatrice Hilti, saksbehandler ved enhet for EØS koordinering, som partsrepresentanter;
- Den norske regjering, representert ved Stephan L Jervell, advokat, Regjeringsadvokatens kontor, som partsrepresentant;
- EFTAs overvåkningsorgan, representert ved Peter Dyrberg, direktør, avdeling for juridiske saker og eksekutivsaker, og Helga Ottarsdóttir, saksbehandler, avdeling for juridiske saker og eksekutivsaker, som partsrepresentanter;
- Kommisjonen for De europeiske Felleskaper, representert ved John Forman og Christina Tufvesson, begge juridiske rådgivere ved Kommisjonen, som partsrepresentanter.

Den ankende part

21 Den ankende part argumenterer langs to linjer avhengig av arten av den nasjonale bestemmelsen saken står om. For det første, hvis spørsmålet fra Høyesterett angår en regel om erstatningsansvar, oppstår spørsmålet om EØS-retten stiller positive krav til utformingen av nasjonale vilkår for erstatningsansvar. I så fall anfører den ankende part at direktivene ikke stiller krav til innholdet av nasjonal

erstatningsrett, men må forstås slik at de regulerer forsikringsdekningen når vilkår for erstatningsansvar foreligger. For det andre, dersom spørsmålet fra Høyesterett gjelder en regel om begrensning i en passasjers krav på forsikringsdekning - og/eller EFTA-domstolen kommer til at direktivene stiller krav til nasjonale vilkår for erstatning - oppstår spørsmålet om en slik regel er i overensstemmelse med EØS-retten.⁷ I så tilfelle hevder den ankende part at andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 annet ledd ikke kan forstås som et hinder for at en skadelidt nektes erstatning, med mindre særlige grunner foreligger, når han visste eller måtte vite at bilføreren var under påvirkning av alkohol og at skaden oppsto som følge av bilførerens alkoholpåvirkning.

- 22 Vedrørende spørsmålet om motorvognforsikringsdirektivene stiller krav til nasjonale regler om vilkår for erstatningsansvar, hevder den ankende part at det må trekkes et skille mellom vilkår for erstatningsansvar og forsikringsdekningen av et slikt ansvar.
- 23 Direktivene stiller krav om motorvognforsikring i medlemsstatene, men de stiller ikke krav til hvilke begivenheter som etter nasjonal erstatningsrett utløser krav på erstatning til den skadelidte.
- 24 Det vises til direktivenes overskrifter og ordlyd,⁸ som på flere steder⁹ viser at det er forsikringsdekningen direktivene tar sikte på å regulere, og ikke vilkår for erstatningsansvar. Videre vises det til forarbeidene til andre motorvognforsikringsdirektiv, og definisjonen av "erstatningskrav" i en avtale¹⁰ inngått mellom nasjonale forsikringsorganisasjoner.¹¹ Til sist henvises det til at Kommisjonens forslag til et fjerde motorvognforsikringsdirektiv bekrefter at direktivene omhandler forsikringsdekningen, og ikke det erstatningsrettslige ansvarsforhold.¹²
- 25 Etter den ankende parts syn innebærer ikke andre motorvognforsikringsdirektiv noen realitetsendring i direktivenes virkeområde. Direktivene stiller fortsatt krav til forsikringsdekning, og ikke til nasjonale vilkår for erstatningsansvar.
- 26 Når det gjelder hovedsiktemålet med direktivenes, "fri bevegelighet av personer mellom medlemslandene", fremholder den ankende part at det faktum at vilkårene for erstatningsansvar vil kunne variere mellom medlemsstatene, ikke er til hinder for den frie bevegelighet av personer. Den ankende part anfører at bare

⁷ Spørsmålet om den nasjonale regelen som saken står om er en regel om vilkår for ansvar og/eller en regel om begrensning i forsikringsdekningen, betraktes som et åpent spørsmål etter norsk rett.

⁸ Det henvises til overskriftene i første, andre og tredje motorvognforsikringsdirektiv.

⁹ Se særlig første motorvognforsikringsdirektiv artiklene 1, 3 nr. 1 og 3 nr. 2, tredje motorvognforsikringsdirektiv artiklene 1 og 2, andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 og trettende ledd, annen setning av foralen til første motorvognforsikringsdirektiv.

¹⁰ Det rettslige grunnlaget for denne avtalen er første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr. 2.

¹¹ COM(88) 644.

¹² EFT 1997 C 343, s. 11.

en svært liten andel av de passasjerer som ferdes i EØS-området involverer seg i promillekjøring. Følgelig vil en nasjonal regel om bortfall av erstatningskrav for denne marginale gruppe passasjerer ikke komme i konflikt med Traktaten til opprettelse av De Europeiske Økonomiske Fellesskaps formål, og heller ikke målsetningen om fri bevegelighet av personer i EØS-avtalen.

- 27 Tvert i mot kan det hevdes at en nasjonal regel om bortfall av erstatning for passasjerer som involverer seg i promillekjøring kan virke gunstig for markedet, fordi det fører til tryggere motorisert ferdsel.
- 28 Den ankende part understreker at beskyttelseshensynet ikke rekker lengre enn til å sikre at den som har et krav mot skadevolder får dette innfridd. Direktivenes beskyttelsesmålsetning rekker følgelig ikke så langt som til å sikre at den som rammes av en motorvognulykke får et krav mot skadevolder og/eller hans forsikringsselskap. Etter den ankende parts syn har disse argumentene støtte i rettspraksis fra Domstolen for de Europeiske Fellesskap ("EF-domstolen"),¹³ og i juridisk teori.¹⁴
- 29 En uttalelse i *Bernáldez*-dommen¹⁵ kan kanskje trekke i retning av at EF-domstolen mener at direktivene har betydning, ikke bare for dekningsspørsmålet, men også for ansvarsspørsmålet. Vedrørende disse spørsmålene henviser den ankende part til den juridiske betenkning av Finn Arnesen, hvor betydningen av de nevnte uttalelser i *Bernáldez*-saken vurderes i forhold til direktivenes virkeområde.
- 30 I tillegg peker den ankende part på at avgjørelsen i *Bernáldez*-saken ikke sier noe om hvorvidt den skadelidte var passasjer og/eller medvirker til skadeforvoldelsen. Den skadelidte synes å ha vært en utenforstående tredjemann som ikke hadde medvirket til skadeforvoldelsen. Dommen bør derfor tillegges liten vekt. Direktivene kan ikke ha den samme beskyttelse i forhold til skadelidte som selv enten forsettlig eller ved grov uaktsomhet har forårsaket sin egen personskade. Det vises her til Generaladvokat Lenz sitt forslag til avgjørelse i *Bernáldez*-saken.¹⁶
- 31 I sitt andre resonnement hevder den ankende part at det blir nødvendig for EFTA-domstolen å undersøke EØS-retten under forutsetning av at den regel Høyesterett spør om gjelder begrensning(er) i passasjerens forsikringsdekning.

¹³ Sak C-129/94 *Straffesak mot Rafael Ruiz Bernáldez* [1996] Sml. I-1829 (heretter "*Bernáldez*").

¹⁴ Juridisk betenkning av dr. juris Finn Arnesen (Vedlegg 2 til det skriftlige innlegg fra den ankende part); L. Kramer, *EEC Consumer Law*, Brussel 1986; Robert Merkin og Angus Rodger, *EC Insurance Law*, London 1997; Walter van Gerven et al., *Tort Law, Scope of protection*, Oxford 1998; Christian von Bar, *The Common European Law of Torts*, Oxford 1998.

¹⁵ De relevante avsnittene er premissenes punkt 18 til 20.

¹⁶ Sak C - 129/94 [1996] ECR I-1847 premiss 46.

- 32 Den relevante direktivbestemmelsen er andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2, som i tre strekpunkter angir begrensninger i forsikringsdekningen som ikke kan gjøres gjeldende overfor tredjepersoner som er skadelidte i en ulykke. For eksempel setter bestemmelsen i første strekpunkt forbud mot lovbestemmelser eller avtaleklausuler som unntar fra dekning "personer som ikke uttrykkelig eller stilltiende har tillatelse til" bruk av eller kjøring med kjøretøyet. Bestemmelsen er begrunnet i hensynet til skadelidte, ved at det i utgangspunktet er uten betydning for den skadelidtes krav mot kjøretøyets forsikringsselskap om den som benyttet kjøretøyet var berettiget til å kjøre eller ikke. Regelen gjelder likevel ikke dersom skadelidte frivillig har tatt plass i det skadevoldende kjøretøyet, og det kan bevises at den skadelidte visste at kjøretøyet var stjålet.¹⁷
- 33 Bakgrunnen for at utgangspunktet forlates må dels være at skadelidte ved å være passasjer i en stjålet bil også har akseptert økt risiko for skade, dels preventive hensyn og dels rimelighetshensyn.
- 34 Den ankende part hevder at andre motorvognforsikringsdirektiv ikke uttrykkelig regulerer situasjonen hvor føreren er alkoholpåvirket. Bestemmelsen kan imidlertid ikke forstås som uttømmende, siden regelen i artikkel 2 nr 1 er svært kasuistisk i sin utforming.
- 35 Et annet viktig argument mot å tolke andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 uttømmende, finner man i samme direktivs artikkel 1 nr 4 fjerde ledd. Denne bestemmelsen åpner for en regel om at det ikke skal betales erstatning/forsikringsdekning for skader voldt av et uforsikret kjøretøy til passasjer som frivillig har tatt plass i det uforsikrede kjøretøyet. Dette viser at regelgiveren ikke kan ha ment å gi en uttømmende opplisting av forbud mot begrensninger i forsikringsdekningene. Bakgrunnen for denne bestemmelsen antas også å være at skadelidte ved å være passasjer har akseptert risiko for tap dersom skade inntreffer.
- 36 De hensyn som taler for å begrense dekningsplikten i tyveritilfellene og ved å kjøre i uforsikret kjøretøy, gjør seg i like stor grad gjeldende ved promillekjøring. Poenget er passasjerens medvirkning til sin egen skade når han vet eller må forstå at sjåføren er alkoholpåvirket. Den ankende part hevder at det i de fleste tilfeller vil være enda farligere å sitte på med en promillekjører i forhold til en stjålet bil. Både biltyveri og promillekjøring er straffbart. Det er derfor ingen grunn til at promillekjørerens passasjer skal stilles bedre enn tyvens.
- 37 Skader forårsaket ved promillekjøring representerer et betydelig samfunnsproblem. For å motvirke promillekjøring er overtredelse gjort straffbart i alle EØS-land.¹⁸

¹⁷ Jf. andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr. 1 andre ledd.

¹⁸ Selv om grensen for hva som regnes som kjøring i alkoholpåvirket tilstand varierer landene i mellom.

- 38 Den ankende part ser det slik at promillekjøring i mange tilfeller skjer nettopp fordi tredjemenn ignorerer den økede risiko for skade, og frivillig deltar i kjøringen. På denne måten vil passasjerer være en medvirkende faktor til at kjøringen finner sted.
- 39 Vedrørende synspunktet "aksept av risiko" hevder den ankende part at nasjonalstatenes trygdesystemer og/eller sosiale ordninger bør kompensere den skadelidtes behov for penger til daglig livsopphold og/eller medisinsk behandling, på lik linje med andre personer som blir skadet i andre situasjoner enn bilulykker. Det er liten grunn til å la forsikringsselskapene, og dermed i realiteten premiebetalerne, bære den økonomiske risikoen.
- 40 Etter den ankende parts syn retter andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 seg mot bestemmelser som utelukker krav på forsikringsdekning som er positivt oppregnet i de tre strekpunktene. Bestemmelsen i den foreliggende saken er av en annen karakter fordi den ikke er absolutt. Tvert i mot åpner den for at erstatning/forsikringsdekning likevel kan tilstås dersom "særlege grunнар" foreligger. Reelt sett skiller bestemmelsen seg lite ut fra vanlige rettsregler som de fleste land har, om reduksjon av skadelidtes krav på grunn av medvirkning til skaden/aksept av risiko. Den aktuelle bestemmelsen er annerledes enn den nasjonale bestemmelsen i *Bernáldez*-saken, som var en regel om absolutt unntak fra forsikringsdekning for tingsskade.
- 41 Den ankende part foreslår spørsmålet besvart slik:
- "Det er forenlig med EØS-retten at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn ikke har krav på erstatning med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerer visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet, og det er årsakssammenheng mellom ulykken og skaden."*

Ankemotparten

- 42 Ankemotparten gjør gjeldende en prinsipal og en subsidiær anførsel. Prinsipalt anfører ankemotparten at nasjonale regler som gir grunnlag for avkortning av erstatningskravet til passasjerer som påføres skade av motorvogn, er i strid med EØS-avtalen, unntatt regler som tillater avkortning av erstatningskravet i de tilfeller hvor motorvognen var stjålet, og forsikringsselskapet kan bevise at den skadelidte visste dette.
- 43 Dersom EFTA-domstolen konkluderer med at direktivene ikke regulerer erstatningsregler, men bare forsikringsdekningen, anføres det subsidiært at bilansvarslovens §7 tredje ledd bokstav b må forstås som en regel som gjør unntak fra forsikringsdekningen. Siden EØS-retten bare har ett unntak fra forsikringsdekningen - i tyveritilfellene - er bilansvarslovens § 7 tredje ledd bokstav b i strid med EØS-avtalen.

- 44 Vedrørende den prinsipale anførselen henviser ankemotparten til ordlyden i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1, og til tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr 1. Det følger av en alminnelig språklig forståelse av disse bestemmelsene at direktivene stiller krav til nasjonal lovgivning om forsikringsdekning av erstatningsansvar. Imidlertid er formuleringen uheldig, og innholdet i bestemmelsen er uklart. Hva direktivene mener med regler om forsikringsdekning av erstatningsansvar må derfor forstås i lys av uttalelser i forarbeidene til tredje motorvognforsikringsdirektiv,¹⁹ i tillegg til formåls- og sammenhengsbetraktninger.
- 45 Ankemotparten refererer til uttalelser fra Kommisjonen,²⁰ som må forstås slik at direktivene stiller krav til nasjonale regler om en forsikringsordning som innebærer at det forsikringsselskap som motorvognen er forsikret i blir direkte ansvarlig overfor andre skadelidte enn føreren.
- 46 Dessuten hevder ankemotparten at EØS-retten legger betydelig vekt på å sikre borgerne i en EØS-stat et høyt forbrukervern.²¹ Forbrukerbegrepet må tolkes svært vidt i EØS-retten, slik at det også omfatter et høyt beskyttelsesvern for tredjemenn²² som blir skadet av motorvogn.²³
- 47 EF-domstolens rettspraksis er også i tråd med føringene i fortalen til direktivene.²⁴ Det anføres at et av de viktigste formålene med direktivene er å sikre skadelidte passasjerer lik behandling uavhengig av i hvilken medlemsstat ulykken inntreffer.
- 48 Ankemotparten hevder at EF-domstolen i *Bernáldez*-dommen ønsket å hindre en fortolkning som ville tillate medlemsstatene å begrense erstatningen for personer som lider skade ved ferdselsuhell, til bestemte former for skade. EF-domstolen har også søkt å hindre at skadelidte passasjerer blir behandlet forskjellig alt etter i hvilken medlemsstat uhellet har funnet sted.
- 49 I spørsmålet om direktivene skal tolkes uttømmende, hevder ankemotparten at ordlyden i tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 første ledd gir uttrykkelig støtte for at direktivet skal tolkes uttømmende. Bestemmelsen slår fast at skadelidte skal ha erstatning fra forsikringsselskapet under motorvognforsikringen, og at direktivet bare tillater det unntak som er omtalt i

¹⁹ I forslag til direktiv (se fotnote 11) har Kommisjonen uttalt følgende av vesentlig interesse: "Forslaget slår i dets artikkel 1 fast at alle passasjerer utenom føreren, som med viten og vilje har satt seg i et stjålet kjøretøy, må tilstås beskyttelse av tredjeparters forsikringsdekning."

²⁰ Se fotnote 11.

²¹ Se tolvte ledd i EØS-avtalens fortale.

²² Passasjerer, gatetrafikanter, osv.

²³ Se tolvte og trettende ledd av fortalen til tredje motorvognforsikringsdirektiv. Direktivenes formål om et høyt forbrukerbeskyttelsesnivå vises dessuten av tredje til femte ledd av fortalen til tredje motorvognforsikringsdirektiv.

²⁴ Se henvisningen i fotnote 13; premiss 13.

andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 annet ledd. Forbeholdet for andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1, sammenholdt med ordet "skal" i tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 første ledd, må forstås slik at direktivene bare aksepterer ett unntak fra regelen om full erstatning fra forsikringsselskapet, det vil si i de tilfeller hvor motorvognen var stjålet og forsikringsselskapet kan bevise at skadelidte visste dette.²⁵

- 50 Dette er også i tråd med *Bernáldez*-dommen, særlig sett i lys av de spørsmål som ble stilt av den nasjonale domstolen i denne saken. På denne bakgrunn kan ikke *Bernáldez*-dommen forstås på noen annen måte enn at direktivene må tolkes uttømmende.
- 51 Avslutningsvis fremhever ankemotparten at det er vanlig i EØS-retten at direktiver med sosialt formål skal tillegges betydelig vekt ved spørsmål om direktivene skal tolkes uttømmende til gunst for forbrukeren.²⁶
- 52 Under sin subsidiære anførsel hevder ankemotparten at det må fastslås hvor grensen går mellom på den ene siden erstatningsregler som ikke reguleres av direktivene, og på den annen side regler om forsikringsdekning som reguleres av direktivene. Et felles trekk ved disse reglene er at de begge har betydning for det endelige erstatningsansvaret som forsikringsselskapet må bære under motorvognforsikringen.
- 53 Ankemotparten hevder at det kan finnes veiledning i uttrykket "erstatningsansvar". Det må antas at direktivene med uttrykket "erstatningsansvar" forutsetningsvis også tar sikte på å trekke opp rammene for et medvirkningsbegrep i direktivenes forstand.
- 54 Ankemotparten hevder at formålet med likebehandling og et høyt beskyttelsesnivå bare blir gjennomført som tilsiktet av direktivene dersom grensen mellom medvirkningsregler og regler som gjør unntak fra forsikringens dekningsområde, bestemmes av et felles EØS-rettslig medvirkningsbegrep.
- 55 Etter dette blir spørsmålet hva direktivene antas å mene med medvirkning. Dette spørsmålet har blitt belyst av EF-domstolen.²⁷ Ankemotparten hevder at man ved fastleggelsen av det nærmere innholdet i medvirkningsbegrepet kan søke veiledning i medlemsstatenes erstatningsrett vedrørende skadeoppgjør etter trafikkulykker.²⁸
- 56 Ankemotparten hevder at man kan oppstille følgende tre karakteristiske kjennetegn ved en medvirkningsregel: (1) Skadelidte har i utgangspunktet krav

²⁵ Se også fotnote 13.

²⁶ Se uttalelsen i Sak E-9/97 *Sveinbjörnsdóttir v Government of Iceland* [1998] EFTA Court Report 95.

²⁷ Sak 283/81 *CILFIT v Ministry of Health* [1982] Sml. 3415.

²⁸ Det henvises til norsk rettslig litteratur.

mot skadevolderen på uavkortet dekning av sin skade (full erstatning). (2) For at det skal være grunnlag for avkortning, må skadelidte ha medvirket til skaden, det vil si at skadelidte burde ha handlet annerledes, og dermed hindret at skaden skjedde eller fikk det omfang den gjorde. Det stilles krav til kvalifisert årsakssammenheng mellom skadelidtes adferd og skaden. Mer eller mindre passiv opptreden fra skadelidtes side i relasjon til den skadevoldende begivenhet er ikke tilstrekkelig. (3) Dersom skadelidte har medvirket, kan det ved en konkret og skjønnsmessig vurdering eventuelt skje en avkortning, det vil si at erstatningssummen eventuelt kan reduseres, eller ved grovere former for medvirkning falle bort. Sentrale momenter i denne avkortningsvurderingen er en sammenligning mellom den innvirkning eller de konkrete årsaksforhold som skadevolderen og skadelidte hver for seg representerte i forhold til skaden.

- 57 Lovregler som ikke inneholder disse kjennetegnene må etter ankemotpartens syn betraktes som regler som gjør unntak fra forsikringens dekningsområde, og dermed regler om "forsikringsdekning av erstatningsansvar", slik det uttrykkes i direktivene.
- 58 For det første mangler slike regler avkortningsfunksjonen, fordi hovedregelen her er utelukkelse. Unntak gjøres bare hvis det foreligger særlige grunner. Dette unntaket har vært tolket og praktisert svært strengt av Høyesterett, og er av liten praktisk interesse. Følgelig hevder ankemotparten at unntaket ikke på noen måte kan karakteriseres som en avkortningsregel.
- 59 For det andre anfører ankemotparten at regelen gjelder en situasjon hvor skadelidtes adferd ikke står i direkte årsakssammenheng med den skadevoldende begivenhet. Medvirkningskriteriet i alminnelige medvirkningsbestemmelser må utelukkende relateres til den skadevoldende begivenhet. Dette innebærer for eksempel at dersom bilen kjører av veien fordi føreren er under påvirkning av alkohol, har passasjerer ikke medvirket til selve utforkjøringen, med mindre han aktivt har tatt hånd om rattet el. Det kan ikke være tilstrekkelig at passasjerer frivillig har latt seg kjøre av en alkoholpåvirket sjåfør.
- 60 Endelig gjør ankemotparten gjeldende at regelen innebærer at det ikke er noe å avkorte. Dessuten er ikke formålet med regelen å regulere skyldfordeling mellom skadelidte og skadevolderen, men å gi uttrykk for samfunnets misbilligelse av kjøring i påvirket tilstand.²⁹
- 61 Høyesterett har konkludert med at avkortning kan skje i et krav om erstatning til de etterlatte etter bilansvarslovens § 7 tredje ledd bokstav b, fordi regelen ikke er en vanlig erstatningsregel, men må forstås som en regel om bortfall av forsikringsdekning.³⁰

²⁹ Dette er fulgt opp av Norges Høyesterett i dommen referert i Retstidende. 1997, side 149.

³⁰ Se fotnote 29.

- 62 På denne bakgrunn hevder ankemotparten at nasjonale regler lik den saken står om må karakteriseres som unntak fra forsikringens dekningsområde.
- 63 Under enhver omstendighet hevder ankemotparten at grensen mellom forsikringsregler og erstatningsregler bestemmes av om avkortnings- eller utestengningsregelen etter nasjonal rett også kan gjøres gjeldende av den personlige skadevolderen. Dette har støtte i en alminnelig språklig forståelse av hva som menes med "forsikringsdekning av erstatningsansvar". Etter en alminnelig språklig forståelse kan ikke regler som utelukkende regulerer forsikringsselskapets ansvar, og ikke skadevolderens personlige ansvar, anses å være en erstatningsregel.
- 64 Det ovennevnte kan illustreres med en henvisning til det tosporete systemet som gjelder i norsk rett. Etter norsk rett er det klart at den personlige skadevolderen ikke kan påberope bilansvarslovens § 7 tredje ledd bokstav b, for å utestenge skadelidtes erstatningskrav mot ham. Det er den alminnelige medvirkningsbestemmelsen i § 5-1 i lov av 13 juni 1969 nr 26 om skadeserstatning, som regulerer skadelidtes medvirkning. Følgelig kan det bli sprik mellom forsikringsselskapets ansvar og ansvaret til den personlige skadevolderen. Dette vil kunne medføre både praktiske og økonomiske ulemper for skadelidte, ikke minst der skadevolderen ikke er søkegod.
- 65 Det vises også i denne forbindelse til EF-domstolens tolkning i *Bernáldez*-saken. I denne saken var det på det rene at skadevolder var erstatningsansvarlig overfor skadelidte etter nasjonale erstatningsregler, men etter spanske lovregler kom ikke motorvognforsikringen til anvendelse når føreren hadde voldt skaden under kjøring i alkoholpåvirket tilstand. EF-domstolen uttalte at regler lik den spanske var i strid med direktivene.
- 66 Ankemotparten foreslår spørsmålet besvart slik:

"Det er uforenlig med EØS-retten at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i 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 ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden."

—

Den islandske regjering

- 67 Den islandske regjering uttaler at på Island er reglene om trafikkskadeerstatning basert på alminnelige erstatningsrettslige prinsipper. Det er fastslått i islandsk rettspraksis at en passasjer som vet eller burde vite at en bilfører er alkoholpåvirket, har akseptert den risiko dette medfører. Denne regelen anses som et prinsipp om aksept av risiko, og leder som oftest til at passasjerene ikke får erstatning. Virkeområdet for reglene om redusert erstatning ble innsnevret ved trafikkløven av 1987. Det er nå slik at erstatning for personskade bare reduseres i tilfeller hvor den skadelidte har medvirket til skaden enten forsettlig eller ved grov uaktsomhet. På tross av disse endringene har likevel Islands Høyesterett fortsatt å anvende prinsippet om aksept av risiko i saker hvor passasjerene til en beruset fører har blitt skadet.³¹
- 68 Materielt sett hevder Den islandske regjering at det ikke faller innenfor motorvognforsikringsdirektivene å regulere erstatningsansvaret for skader påført ved bruk av motorvogn. Dette synet støttes av plasseringen av direktivene i Vedlegg IX til EØS-avtalen. En regulering av nasjonal erstatningsrett måtte ha blitt gitt en annen forankring i EØS-avtalen.
- 69 Videre underbygges denne oppfatningen av strukturen og ordlyden i motorvognforsikringsdirektivene. Det henvises til første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1, til andre motorvognforsikringsdirektivs forord, og til samme direktiv artikkel 1 nr 1, som viser at formålet med direktivene er å regulere bare forsikringsdekningen, og ikke noe mer enn det.
- 70 Under henvisning til rettspraksis fra EF-domstolen³² argumenterer Den islandske regjering for at direktivene sonderer mellom regler om erstatningsansvar og forsikring av slikt ansvar.
- 71 Videre må andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 tolkes slik at den bare utelukker lov- og/eller avtalebestemmelser som avskjærer de angitte personkategorier fra forsikringsdekning. Artikkel 2 nr 1 annet ledd må ikke tolkes uttømmende. Snarere må den anses som eksempler på typetilfeller hvor de nasjonale myndigheter, på tross av bestemmelsen i første ledd, kan begrense forsikringsdekningen. Det må imidlertid i alle tilfelle være klart at forsikringsdekning, her som ellers, først kommer på tale når erstatningsansvaret er etablert. Det er umulig å la forsikringen dekke tilfeller hvor det ikke eksisterer et erstatningsansvar.
- 72 Den islandske regjering hevder at *Bernáldez-saken*³³ angår forsikringsdekningen, og er av liten, om noen, interesse for den foreliggende saken.

³¹ Dom av Islands Høyesterett, Hrd. 1996:3120.

³² Sak 116/83 *Asbl Bureau Belge des Assureurs Automobiles v Adrieno Fantozzi og SA Les Assurances Populaires* [1984] Sml. s. 2481.

- 73 Henvisningen til beskyttelse av de skadelidtes interesser ved trafikkulykker i første ledd av fortalen til første motorvognforsikringsdirektiv, kan tolkes som en implisitt henvisning til vedkommendes manglende medvirkning. De som har medvirket til sine egne skader, har ikke det samme behov for den samme adekvate forsikringsdekningen. Den norske bestemmelsen synes dels å bygge på dette prinsippet, dels på myndighetenes ønske om å motivere folk til ikke å sitte på med en beruset sjåfør.
- 74 Etter Den islandske regjeringens syn kan det enda til hevdes at uttrykket "tredjepart" i denne henseende er misvisende i sammenheng med ulykken.
- 75 Den islandske regjering foreslår at spørsmålet besvares slik:

"Det er ikke uforenlig med EØS-retten at nasjonal rett utelukker en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn, fra å ha krav på erstatning, så lenge utelukkelsen refererer seg til grunnlaget for ansvar, og ikke bare til forsikringen."

Fyrstedømmet Liechtensteins regjering

- 76 Fyrstedømmet Liechtensteins regjering hevder at det må sondres mellom forholdet mellom forsikringen og den forsikrede, og forholdet mellom forsikringen og den skadelidte. Forholdet mellom forsikringen og den forsikrede må forstås som et internt forhold, som reguleres av nasjonal rett og forsikringsavtalen. Forsikringsavtalen kan i denne relasjon forutsette at visse tilfeller ikke dekkes, noe som innebærer en utelukkelse, enten slik at tilfellet ikke kan forsikres i det hele tatt, eller slik at tilfellet er unntatt fra dekning.
- 77 Dette forholdet skiller seg klart fra forholdet mellom forsikringen og skadelidte. Med unntak for et særlig tilfelle nevnt i andre motorvognforsikringsdirektiv, har skadelidte alltid krav på erstatning. Dette innebærer at forsikringsavtalen ikke kan fastsette ansvarsfritak. Noe slikt ville frata skadelidte all erstatning, og ville derfor være i strid med direktivenes formål.
- 78 I lys av EF-domstolens avgjørelse og generaladvokat Lenz³⁴ sitt forslag til avgjørelse i *Bernáldez*-saken,³⁵ og formålene med motorvognforsikringsdirektivene, hevder Fyrstedømmet Liechtensteins regjering at grunnene for direktivenes ansvarsutelukkelse må tolkes uttømmende. Beskyttelse av skadelidte er en av direktivenes sentrale målsetninger, og det vil derfor i alle tilfeller foreligge ansvar for forsikringsselskapet overfor skadelidte.³⁶

³³ Se fotnote 13.

³⁴ Se fotnote 16.

³⁵ Se fotnote 13.

³⁶ Med unntak av tilfellene hvor bilen er stjålet, som nevnt i andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr. 1 annet ledd.

- 79 Andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 første ledd må anses som et minimumskrav, og dermed som et forbud mot å håndheve andre unntak fra forsikringsdekning mot skadelidte, siden beskyttelsen av skadelidte er prioritert.
- 80 Fyrstedømmet Liechtensteins regjering slår fast at dersom den norske bestemmelsen var forenlig med EØS-retten ville det føre til en overføring av risikoen fra forholdet mellom forsikreren og forsikringstageren, til skadelidte. Etter Fyrstedømmet Liechtensteins regjering syn er det et politisk spørsmål om risikoen skal plasseres hos forsikreren eller forsikringstageren. Det er dermed klart at risikoen må bæres av forsikreren dersom beskyttelse av skadelidte skal gis prioritet. Denne tolkningen finner også støtte i direktivenes formål, som bekreftet av EF-domstolen i *Bernaldez*-dommen.
- 81 Spørsmålet om erstatningen kan reduseres eller ikke på grunn av passasjerens manglende aktsomhet, må imidlertid besvares av nasjonal rett eller dommer. Selv om forsikrers ansvar i alle tilfelle er gitt, trenger ikke det bety at forsikreren alltid må betale hele erstatningsbeløpet til skadelidte.³⁷ Etter Fyrstedømmet Liechtensteins regjering oppfatning kan erstatningen reduseres for eksempel dersom skadelidte har utvist grov uaktsomhet.
- 82 Det hører under EØS-statenes myndighet å anvende nasjonale erstatningsprinsipper. Direktivene gjennomfører ikke noen harmonisering på dette området, slik at det er mulig å la nasjonale erstatningsprinsipper³⁸ føre til redusert erstatning.
- 83 Følgelig eksisterer muligheten til å redusere erstatningsutbetalingen i tilfeller hvor skadelidte har medvirket, eller ikke har utvist tilbørlig aktsomhet. Samtidig er det imidlertid ikke mulig å utelukke et krav i utgangspunktet, og overlate det til skadelidte å bevise at særlige grunner foreligger som likevel gir ham et krav.
- 84 Fyrstedømmet Liechtensteins regjering foreslår spørsmålet besvart på følgende måte:

"Grunnene for ansvarsfritak i motorvognforsikringsdirektivene, dvs. rådsdirektiv 72/166/EØF av 24 april 1982 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes, det andre rådsdirektiv 84/5/EØF av 30 desember 1983 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn, og det tredje rådsdirektiv 90/232/EØF av 14 mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn må tolkes som uttømmende.

Derfor er det uforenlig med EØS-retten at nasjonal rett utelukker krav på erstatning til en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte

³⁷ For eksempel inntektstap og annet dekningspliktig tap.

³⁸ For eksempel skyldprinsippet.

—

vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet, og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden. Imidlertid er det opp til nasjonal rett å anvende de nasjonale erstatningsrettslige prinsipper i spørsmålet om erstatningen skal begrenses eller ikke fordi passasjerer ikke har utvist tilbørlig aktsomhet."

Den norske regjering

- 85 Under henvisning til det nasjonale systemet som er etablert i bilansvarsloven, hevder Den norske regjering at den bestemmelsen saken gjelder er basert på det synspunktet at alle aspekter ved prevensjon klart må tas hensyn til ved utformingen av bestemmelser om erstatningsansvar i forbindelse med promillekjøring. Videre ville det være urimelig å pålegge bileiere tilleggskostnader ved å måtte forsikre personer som velger å sitte på i et kjøretøy hvor føreren er påvirket av alkohol eller et annet rusmiddel.
- 86 Den norske regjering hevder at plasseringen av direktivene i EØS-avtalen, sammenholdt med deres formål, viser at de ikke tar sikte på å harmonisere selve erstatningsansvaret for veitrafikkulykker overalt i Fellesskapet og EØS-området. Dette synet ble bekreftet av EF-domstolen i *Bernáldez-dommen*, hvor EF-domstolen henviste til direktivenes fortløper. Det er derfor ikke direktivenes formål at skadelidte skal ha en sammenlignbar stilling under alle medlemsstatenes erstatningsrett.
- 87 Det synspunktet at direktivene bare regulerer forsikringsdekningen og ikke selve innholdet i statenes nasjonale erstatningsrett, har også fått tilslutning i juridisk teori.³⁹
- 88 Videre viser direktivenes ordlyd at de ikke berører medlemsstatenes regulering av erstatningsansvaret. Det følger av første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1 at direktivet stiller krav til forsikringsdekningen, men det påvirker ikke innholdet i nasjonal erstatningsrett.
- 89 Formuleringen "enhver person som har rett til erstatning for skade forårsaket av et kjøretøy" i første motorvognforsikringsdirektivs artikkel 1 nr 2 innebærer at inntil erstatningsansvar er oppstått, finnes det ingen skadelidt i direktivets forstand. Direktivene gjelder bare i tilfeller hvor retten til erstatning allerede er etablert. Spørsmålet i disse tilfellene er bare om ansvaret er dekket av forsikring.
- 90 Når det gjelder skadelidte tredjemenn stiller andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 bare krav til forsikringsdekningen, mens det er opp til nasjonal rett å regulere deres posisjon etter erstatningsretten.

³⁹

Se Robert Merking og Angus Rodger, *EC Insurance Law*, London 1997, s. 56; Christian von Bar, *The Common European Law of Torts*, Oxford 1998, s. 401; Walter van Gerven et al., *Tort Law, Scope of protection*, Oxford 1998, s. 386.

- 91 Det følger også av formuleringen av tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1, at det er forsikringsdekningen som reguleres, og ikke erstatningsansvaret. I denne sammenhengen henvises det også til Kommisjonens forslag til et fjerde motorvognforsikringsdirektiv.
- 92 Etter den norske regjeringens oppfatning har skillet mellom erstatningsansvar og forsikringsdekning støtte i EF-domstolens rettspraksis.⁴⁰
- 93 Den foreliggende sak må imidlertid skilles fra *Bernáldez*-saken, fordi den saken dreide seg om utelukkelse av alle skader forårsaket av promillekjøring fra dekning av den obligatoriske ansvarsforsikringen, i tilfeller hvor føreren hadde pådratt seg personlig ansvar. Den nasjonale bestemmelsen i den foreliggende saken omhandler spørsmålet om hvorvidt passasjerens delaktighet eller aksept av risiko skal utelukke ham fra å få erstatning. Mens den nasjonale bestemmelsen i *Bernáldez*-saken forutsatte at det forelå erstatningsansvar, er det nettopp slikt ansvar som reguleres av bilansvarsloven.
- 94 Den norske regjeringen hevder at særlig første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1 gjør det klart at medlemsstatene har stor frihet med hensyn til spesifikke vilkår og betingelser i den lovfestede forsikringsordning.
- 95 Den nasjonale bestemmelsen i denne saken ligger innenfor rammene for denne kompetansen fordi dens virkeområde er svært begrenset, og fordi flere vilkår må være oppfylt. Den skadelidte må frivillig ha valgt å sitte på i det skadevoldende kjøretøy, på tross av at han visste eller måtte vite at bilføreren var under påvirkning av alkohol eller annet rusmiddel. Det må også være årsakssammenheng mellom skaden og det forhold at føreren var beruset. Bestemmelsen må ses i sammenheng med de alminnelige norske regler om avskåret eller avkortet erstatning på grunn av aksept av risiko, delaktighet eller medvirkende opptreden.
- 96 Med hensyn til direktivenes formål å sikre fri bevegelighet av personer innenfor Fellesskapet, har de norske regler marginal betydning. I tilfeller av personskaade hos passasjerer som visste eller måtte vite at føreren var beruset, er direktivets beskyttelsesformål ikke umiddelbart slående.
- 97 Uttrykket "erstatningsansvar for kjøretøyer" i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1 kan ikke forstås slik at det referer til nasjonale bestemmelser om erstatning som ikke ble utformet med trafikkforsikring for øyet. De nasjonale bestemmelsene det henvises til er de som gjelder objektivt ansvar.
- 98 Når det gjelder andre motorvognforsikringsdirektivs artikkel 2 nr 1, hevder Den norske regjering at denne bestemmelsen ikke fullt ut regulerer alle tilfeller hvor erstatningsansvar eller forsikringsdekning kan begrenses. Dersom direktivene

tillater at passasjerer i stjålne og uforsikrede kjøretøyer utelukkes fra dekning, er det desto større grunn til også å utelukke passasjerer som frivillig lar seg kjøre av en alkoholpåvirket fører, siden alkoholinntaket påvirker førerens evne til å kjøre. Det er ingen slik direkte sammenheng mellom den straffbare handling og skaderisikoen i tilfellet med kjøring i et stjålet eller uforsikret kjøretøy.

99 Den norske regjering hevder at en nasjonal unntaksbestemmelse som den saken står om, som i mindre grad enn direktivenes egne unntaksbestemmelser slutter seg til direktivenes formål, alltid må anses å være i tråd med direktivene. Det ville føre til en uholdbar rettslig situasjon dersom andre begrensninger i erstatningsansvar eller forsikringsdekning enn de som nevnes i direktivene var ulovlige.

100 Den norske regjering foreslår at spørsmålet besvares slik:

"Det er ikke uforenlig med EØS-retten at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i 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 ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden."

EFTAs Overvåkningsorgan

101 Med hensyn til argumentet om at den nasjonale regelen det her gjelder bare regulerer erstatningsansvar, og derfor faller utenfor direktivenes virkeområde, hevder EFTAs Overvåkningsorgan at denne klassifiseringen av regelen ikke kan forhindre en undersøkelse av hvorvidt den er forenlig med direktivene. Under henvisning til rettspraksis fra EF-domstolen⁴¹ hevder EFTAs Overvåkningsorgan at direktivenes anvendelse ikke kan variere i funksjon ut fra hvilken klassifisering av reglene som gjøres i de ulike nasjonale rettsordener.

102 Vedrørende tolkningen av andre motorvognforsikringsdirektivets artikkel 2 nr 1, som tillater unntaksbestemmelser for personer i stjålne biler, tviler EFTAs Overvåkningsorgan på om en uttømmende tolkning av denne bestemmelsen er riktig. Regelen om forsikringsdekning av alle passasjerer ble innført ved tredje motorvognforsikringsdirektiv i 1990. Derfor kan det forutsettes at bestemmelser som utelukket passasjerer fra dekningen har vært gyldige tidligere, og ikke utelukket av noen uttømmende oppregning i andre motorvognforsikringsdirektiv, som ble innført like før inngangen til 1984.

103 Imidlertid følger det av EF-domstolens avgjørelse i *Bernáldez-saken*⁴² at direktivet må tolkes i lys av formålet med å sikre beskyttelse av skadelidte, og at dette formålet leder til en vid tolkning av direktivenes bestemmelser. En slik vid

⁴¹ Sak C-20/92 Anthony Hubbard mot Peter Hamburger [1993] Sml. I-3777 og sak 82/71 Den Den italienske Republikks anklagemyndighed mot Societa agricola industria (SAIL) [1972] Sml. 43.

⁴² Se fotnote 13.

tolkning kan resultere i at nasjonale bestemmelser settes til side, selv om de ikke eksplisitt nevnes i direktivene, fordi de er i strid med direktivenes formål. Dommen viser at skadelidte ikke skal bære risikoen for forhold knyttet til sjåføren.

- 104 Derfor må første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1, sett i lys av tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 og andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1 tolkes slik at en nasjonal regel som den det her gjelder er utelukket.
- 105 *Bernáldez-dommen* avskjærer imidlertid ikke andre typer begrensninger, slik som en medvirkningsregel.
- 106 Den nasjonale regelen går klart videre enn å være en vanlig medvirkningsregel, og inneholder andre politiske vurderinger. Dette er bekreftet i en avgjørelse av Høyesterett, hvor det er uttalt at regelen "søker først og fremst sin forankring i kriminal- og alkoholpolitiske overveielser."⁴³ Derfor vil den virke som et hinder for den frie bevegelse av motorvogner i det Europeiske Økonomiske Samarbeidsområde, og for beskyttelsen av skadelidte ved trafikkulykker, ved å begrense erstatningsutbetalingene til tredjepersoner som skades ved trafikkulykker til visse særlige skadetilfeller.
- 107 EFTAs Overvåkningsorgan foreslår spørsmålet besvart slik:

"Motorvognforsikringsdirektivene, og særlig artikkel 3 nr. 1 i direktiv 72/166/EØF, sett i lys av artikkel 1 nr. 1 i direktiv 90/232/EØF og artikkel 2 nr. 1 i direktiv 84/5/EØF, må tolkes slik at de utelukker en nasjonal regel hvorefter forsikreren ikke plikter å betale erstatning til en passasjer som blir skadet, med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet, og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden."

Kommisjonen for De europeiske fellesskap

- 108 Kommisjonen for De europeiske fellesskap bemerker, under henvisning til motorvognforsikringsdirektivene og deres fortaler, at direktivene etablerte prinsippet om obligatorisk dekning i bytte mot en enkelt premie på området for forsikring av erstatningsansvar som følge av kjøring med motorvogn. Første motorvognforsikringsdirektiv introduserer et system med obligatorisk ansvarsforsikring overfor tredjemenn innen hele Fellesskapet. Denne grunnleggende beskyttelsen ble utvidet og styrket ved andre og tredje motorvognforsikringsdirektiv.
- 109 Likevel innebærer ikke motorvognforsikringsdirektivene en fullstendig harmonisering av nivået på forsikringsutbetalinger til skadelidte, og de fjerner

⁴³

Retstidende 1997, s. 149.

ikke alle forskjeller mellom nasjonale vilkår, unntatt så langt forskjellene begrenser den frie bevegelse av personer og kjøretøyer innenfor Fellesskapet.

- 110 Hverken ordlyden i andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 nr 1, eller i tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 omtaler klausuler eller bestemmelser som dreier seg om å utelukke erstatning til skadelidte fra forsikringsselskapet hvis skadelidte visste eller måtte vite at føreren av det skadevoldende kjøretøy var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet, og at det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden.
- 111 Etter Kommisjonens oppfatning bør første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1, slik den er utviklet og supplert gjennom andre og tredje motorvognforsikringsdirektiv, tolkes slik at en obligatorisk motorvognforsikring må gi skadelidt tredjeperson ved ulykker forårsaket av kjøretøyer erstatning for all lidet skade på person og eiendeler, til minst de beløpene som er fastsatt i andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr 2. Enhver annen tolkning ville frata første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1 dens effektivitet og ville også stride mot direktivenes formål, som er å sikre sammenlignbar behandling av skadelidte, uavhengig av hvor ulykken skjedde.
- 112 Det følger av hele begrunnelsen for motorvognforsikringsdirektivene, som tar sikte på å gi maksimal beskyttelse for skadelidte ved bilulykker, at erstatning til skadelidte for hele det lidte tap må være garantert i alle ulykkestilfeller. Det følger av tredje motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 at disse prinsipper gjelder for alle passasjerer utenom føreren.
- 113 Første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 nr 1 forhindrer imidlertid ikke lovbestemmelser eller avtalebestemmelser som tillater forsikreren å kreve regress av den forsikrede for utbetalinger til skadelidte for en bilulykke forårsaket av en beruset fører.
- 114 Det henvises også til det syvende ledd av fortalen til andre motorvognforsikringsdirektiv, som slår fast at "[d]et er i de skadelidtes interesse at virkningene av en klausul om ansvarsfraskrivelse begrenses til forholdet mellom forsikringsgiveren og den person som er ansvarlig for ulykken." Også i tilfeller med stjålet kjøretøy, og selv om forsikreren ikke er pliktig til å betale erstatning, må erstatning tilstås fra garantifondet oppført i andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1 nr 4.
- 115 Kommisjonen hevder derfor at muligheten for å anvende utelukkelsesbestemmelser oppført i andre motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 må tolkes restriktivt, slik at avskjæring bare tillates i de få og særlige tilfeller som artikkelen omhandler. Den norske lovbestemmelsen faller utenfor virkeområdet av dette unntaket, og må derfor anses å være i strid med motorvognforsikringsdirektivene. Etter Kommisjonens oppfatning har EF-domstolen allerede bekreftet dette synet i *Bernaldez*-dommen.
- 116 Kommisjonen foreslår spørsmålet besvart slik:

"Motorvognforsikringsdirektivene, og særlig artikkel 1 i direktiv 90/232/EØF og artikkel 2 nr. 1 i direktiv 84/5/EØF, må tolkes slik at de utelukker en nasjonal lovbestemmelse hvoretter forsikreren ikke plikter å betale erstatning til en skadelidt passasjer, med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjereren visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet."

Carl Baudenbacher
Saksforberedende dommer