

Statens Vegvesen  
Sendes elektronisk

Dato: 20.09.2021  
Vår ref.:  
Deres ref.: 21/101057-9

## **Hørings svar – forslag om å innføre frivillig avregistrering uten innlevering av kjennemerker**

### **1 Saken gjelder**

Det vises til brev av 08.06.21 der forslag om å innføre frivillig avregistrering uten innlevering av kjennemerker sendes på høring. Høringsfristen var 09.09.21, men etter henvendelse ble Finans Norge gitt utsettelse på å inngi hørings svar til 23.09.21.

I høringsnotatet har Statens Vegvesen både på s. 12 og 14 i vist til at praksis i dag er at dersom et kjøretøy blir avregistrert så stoppes forsikringen automatisk. Statens vegvesen synes å forutsette at dette videreføres ved den nye ordningen med frivillig avregistrering. Utover dette berører ikke høringsnotatet konsekvenser for kjøretøyeiernes forsikringsforhold eller hvordan ufravikelige regler knyttet til forsikring skal håndteres, herunder hvordan disse reglene skal forstås og anvendes ved avregistrering og evt. påfølgende påregistrering.

Før man kan få en oversikt over konsekvensene ved høringsforslaget, og hvordan man praktisk sett skal kunne etablere systemer for håndtering av slike frivillige avregistreringer både i forsikringsforetakene og Trafikkforsikringsforeningen (TFF), er det helt avgjørende at disse problemstillingene besvares og håndteres. Finans Norge nøyer seg derfor i dette hørings svaret med å peke på de problemstillingene som etter vår vurdering må besvares før det praktisk og rettslig er mulig å gjennomføre forslaget fra Statens Vegvesen.

Finans Norge har også informasjon om de forsikringsmessige konsekvensene av tilsvarende ordninger i Sverige og Finland, samt kommentarer til effekten av den sanksjoneringen som er foreslått, herunder hvilke muligheter det vil være for å oppdage brudd på registreringsplikten.

I etterkant av høringen er vi selvfølgelig parat til å bistå med å se på mulige løsninger på de problemstillinger vi tar opp nedenfor, og hvordan den foreslåtte ordningen i praksis skal la seg håndtere forsikringsmessig, bl.a. for å sikre etterlevelse av bilansvarsloven.

## 2 Hovedsynspunkter

- Finans Norge mener at det snevre unntaket til ansvarsforsikringsplikten i bilansvarsloven vil gjøre brukernes håndtering av et system med frivillig avregistrering meget krevende.
- Høringsforslaget reiser flere problemstillinger i forhold til forsikringsavtaleloven. Disse må avklares før de mulige forsikringstekniske løsningene for gjennomføring av et nytt avregistreringssystem kan vurderes.
- Finans Norge mener at det er tvilsomt om forslagetets sanksjonering vil kunne få de ønskede effektene.
- Informasjon vi har innhentet fra svensk og finsk trafikkforsikringsforening kan tyde på en økt trend av bruk av uforsikrede avregistrerte kjøretøy under et system med avregistrering av kjøretøy der kjennemerkene forblir på.
- Finans Norge og næringen bidrar gjerne inn i et videre arbeid.

## 3 Problemstillinger knyttet til bilansvarsloven

I forkant av omleggingen fra årsavgift til trafikkforsikringsavgift ved årsskiftet 2017/2018 ble det etablert en bransjenorm der opplysninger fra Autosys om salg, avregistrering, vraking og tyveri skal videreformidles til det ansvarlige forsikringsforetaket via TFFAuto. Hensikten med dette var å sikre at en motorvogn har en, ikke mer eller mindre enn en, forsikringsavtale. For å kunne automatisere opphøret av trafikkforsikring ble det vurdert at foretakene måtte gjøre tilføyelser i forsikringsbevis og vilkår.

For ansvarsforsikring ble følgende tekst anbefalt gjennom bransjenormen:

*«I henhold til fullmakt opphører ansvarsforsikringen/forsikringen når det i det sentrale motorvognregister fremkommer at kjøretøyet er avregistrert, se forsikringsbeviset.»*

Videre sier bransjenormen:

*«Ved avregistrering kan hvert enkelt selskap velge opphør av enten kun ansvarsforsikringen eller hele forsikringen på kjøretøyet. Valget er avhengig av om selskapet ønsker at eventuelle øvrige forsikringer automatisk skal gjelde videre, eller om selskapet på annen måte ønsker å komme i kontakt med kunden for avklaring av eventuelt annet forsikringsbehov.»*

Etter vår erfaring avslutter i dag samtlige forsikringsforetak ansvarsdekningen automatisk etter melding om avregistrering fra Autosys. Et slikt system har etter vår mening få betenkeligheter når det er koblet til en plikt til innlevering av kjennemerkene.

Kjøretøyets eier vil ved innlevering av kjennemerkene ha en klar tanke om at kjøretøyet over tid ikke skal brukes. Ved en innføring av frivillig midlertidig avregistrering er det ikke gitt at en slik automatisk kobling mellom frivillig

avregistrering og automatisk opphør av forsikringen vil være i brukernes interesse. Dette skyldes bl.a. nyere tolkning av bilansvarsloven.

En motorvogn skal etter bilansvarsloven § 15 være forsikret om den er registrert eller skulle vært registrert. Det samme gjelder annen motorvogn som eieren «let verta brukt, faren med eller fråsegsett på slikt vis at det kan koma opp skadebotkrav etter lova». Etter § 2 bokstav b) gjelder ikke loven skade som «er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annen stad der ålmenta kan ferdast».

Et bortfall av plikten til å ha ansvarsforsikring er koblet til at kjøretøyet er «forsvarleg fråsegsett». Dette er et vilkår som har vært under rettslig utvikling de senere år. Høyesterett avsa 19.04.21 en dom ([HR-2021-822](#)) om ansvar for skade for bileier som følge av brann i en personbil som stod plassert i en carport mellom to boliger. Brannen oppsto som følge av teknisk svikt i bilen som på det tidspunktet hadde stått parkert noe mer enn 24 timer. Det var ingen tvil i saken om at parkeringen var forsvarlig, spørsmålet var hvilke krav som ligger i «fråsegsett». Høyesterett la til grunn at ikke enhver parkering kan innebære at kjøretøyet er å anses fråsegsett i lovens forstand. Det uttales i dommen at «unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b må tolkes slik at den ikke omfatter ordinær parkering av biler som er regelmessig i bruk», og bileier ble holdt erstatningsansvarlig. Høyesterett støtter seg i dommen på nyere avgjørelser fra EU-domstolen knyttet til tolkning av motorvogndirektivet (Dir. 2009/103/EU), og viser til [C-100/18](#) Linea Directa der en bil som hadde vært parkert i et privat parkeringshus i over 24 timer da den begynte å brenne, ble ansett å være i bruk.

Hva gjelder avgjørelser fra EU-domstolen kan nevnes videre avgjørelse [C-80/17](#) der en portugisisk kvinne hadde parkert sin bil i gården inntil sitt hus. Av helsemessige grunner brukte hun ikke bilen lenger og hun hadde derfor ikke ansvarsforsikring på bilen. Hennes sønn tok bilen uten tillatelse og forårsaket både sin egen og to passasjerers død. Den portugisiske trafikksforsikringsforeningen dekket skaden og fremmet regress mot bileieren. EU-domstolen fastslo at det forelå en forsikringsplikt og at trafikksforsikringsforeningen hadde regressrett. I avgjørelse [C-383/19](#) ble det lagt til grunn at bileier hadde en forsikringsplikt for en bil som fortsatt var registrert, men parkert på overvåket plass og som ikke kunne brukes som følge av at den var i dårlig teknisk stand og klar for opphugging. Referanse til flere relevante avgjørelser fra EU-domstolen kan oppgis dersom det er ønskelig.

Dette betyr at kjøretøyets eier ved avregistrering av kjøretøyet, må vurdere til enhver tid om kravene i bilansvarsloven § 2 bokstav b) er oppfylt slik at vedkommende eller andre brukere av kjøretøyet ikke kan komme i ansvar og trenger ansvarsforsikringen. Rettspraksis viser at både kravene til forsvarlig og når et kjøretøy anses «fråsegsett» er kompliserte og intrikate å forstå. For at norske rett skal anses å være i samsvar med motorvogndirektivet, vil forståelsen av unntaket i bilansvarsloven indirekte bero på den til enhver tid gjeldende tolkning og forståelse av EU-retten. I dag fremstår rettspraksisen i EU basert på gjeldende motorvogndirektiv som strengere

enn det kanskje ordlyden i bilansvarsloven § 2 bokstav b) kan tyde på. Norge er gjennom inntaket av motorvogn direktivet i EØS-avtalen forpliktet til å sørge for at norsk rett følger direktivets regler om ansvar for skader. For å ikke komme opp i en situasjon hvor norske regulering anses å være i strid med direktivet, er det viktig at direktivforpliktelsene også vurderes ved utforming av lovgivning utover bilansvarsloven.

Utgangspunktet med det objektive ansvaret, de strenge kravene til «forsvarleg fråsegsett» kombinert med vid adgang til frivillig midlertidig avregistrering i den hensikt å bl.a. spare forsikringskostnader, vil utløse omfattende behov for informasjon til kjøretøyeierne med tanke på når det vil være lovlig å ikke ha ansvarsforsikring. Her vil forsikringsforetakene vanskelig kunne bidra så lenge det er automatikk mellom avregistrering og opphør av forsikringen. «Inngangsportalen» for bileierne vil her være Statens Vegvesens digitale løsninger for midlertidig avregistrering. Skade på tredjemenn som forårsakes av uforsikrede kjøretøy vil dekkes gjennom Trafikkforsikringsforeningen, men eier av kjøretøyet vil kunne møtes med regresskrav som potensielt kan skape store økonomiske problemer. En ordning med midlertidig avregistrering bør derfor ikke åpnes uten at man har tiltak som dekker informasjonsbehovet til potensielle brukere, og tiltak som minimerer risikoen for at brukerne ikke har forstått sitt ansvar etter bilansvarsloven. Streng sanksjonering vil ikke hjelpe dersom forståelsen av når lovlig avregistrering kan skje, ikke er til stede. Manglende forståelse av når man har rett til å avregistrere et kjøretøy vil heller ikke kunne avhjelpes av flere forsikringstyper, da det avgjørende for kjøretøyeierne er å gjøre en riktig vurdering av forsikringsplikten etter bilansvarsloven.

Dersom et eventuelt system med midlertidig avregistrering skal kunne gi tilstrekkelig rettssikkerhet for brukerne, må brukerne gis konkret veiledning i bl.a. hvordan et kjøretøy bør parkeres for at det skal anses som forsvarlig og hvor lenge kjøretøyet bør stå parkert for at den skal anses å være «fråsegsett». I andre tilfeller bør brukeren anbefales å ikke avregistrere kjøretøyet og å opprettholde ansvarsforsikringen.

#### **4 Problemstillinger knyttet til forsikringsavtaleloven**

I dette avsnittet er det tatt utgangspunkt i gjeldende forsikringsavtalelov. Mulige problemstillinger som følge av forslaget til endringer i forsikringsavtaleloven i Prop. 234 L (2020-2021) omtales ikke, men det legges til grunn at lovforslagets innskjerping av bl.a. forsikringsforetakenes opplysnings- og rådgivningsplikt må vurderes opp mot høringsnotatets forslag. Siden reglene som berøres er av privatrettslig art og forsikringsavtaleloven er forvaltet av Justisdepartementet, påregner Finans Norge at det etableres dialog med Justisdepartementet dersom dette ikke allerede er gjort.

*Forsikringsavtaleloven § 3-6*

Ansvarsforsikring motorvogn er normalt et ettårig forsikringsprodukt. Dette innebærer at forsikringsforetaket ikke kan endre forsikringsvilkårene, herunder pris, i denne perioden, jf. forsikringsavtaleloven § 3-8. Forsikringstaker har derimot en adgang etter forsikringsavtaleloven § 3-6 til å avbryte forsikringsforholdet ved å si opp en løpende forsikring i forsikringstiden. Denne retten til oppsigelse gjelder dersom forsikringsbehovet faller bort, særlige grunner foreligger eller forsikringen flyttes til annet foretak.

Ved en eventuell innføring av rett til midlertidig avregistrering av kjøretøy bør det rettslig sett vurderes om et avvik fra lovens system i § 3-6, fortsatt kan anses å være i forsikringstakers interesse. Et forhold i denne sammenheng er at kjøretøyeier bør bruke tid på å vurdere ansvaret etter bilansvarsloven. Et annet forhold er eiers behov for dekning av mulig skade på eller annet økonomisk tap knyttet til kjøretøyet i den perioden kjøretøyet er avregistrert.

En rekke forsikringsforetak praktiserer i dag avregistrering slik at avregistreringen anses som en oppsigelse av bilforsikringen i sin helhet som følge av bortfall av forsikringsbehovet. Dette omfatter både ansvarsdelen av forsikringen og evt. kaskodel. Avregistreringen medfører dermed at bileier ikke bare har mistet dekningen for evt. bilansvar ved avregistreringen, men også dekning for skade eller tap som følge av f.eks. brann eller tyveri. Praksisen med bortfall av både ansvarsdelen og kaskodelen av forsikringen er forankret i forsikringsavtaleloven § 3-6 som etter sin ordlyd snakker om «forsikringstakerens rett til å avbryte forsikringsforholdet» og «si opp en løpende forsikring». For sesongkjøretøy har mange forsikringsforetak praktisert det slik at de har oppfordret forsikringstaker til å ta kontakt dersom de ønsker å beholde kaskodelen.

Når det i høringsnotatet synes og legges opp til at frivillig midlertidig avregistrering vil kunne gi kjøretøyeier besparelser i forsikringskostnadene, så må riktigheten av dette forutsette at denne er kjent med og vurderer risikoen knyttet til mulig bortfall av kaskodelen av forsikringen. Det forhold at kjøretøy beholder kjennemerkene på ved midlertidig avregistrering vil i seg selv kunne gjøre kjøretøyet mer attraktivt for tyveri.

#### *Forsikringsavtaleloven § 3-9*

Dersom forsikringsforholdet avbrytes i forsikringstiden, har forsikringstaker etter forsikringsavtaleloven § 3-9 krav på å bli godskrevet overskytende premie. Etter loven skal overskytende premie utgjør en forholdsmessig andel av premien som den gjenstående forsikringstiden utgjør i antall hele måneder i forhold til samlet forsikringstid. Tilbakebetalingsplikten gjelder således ikke per dag. Anvendes lovens løsning vil hyppige av- og påregistreringer slik lovforslaget åpner for, kunne medføre et tap for kjøretøyet eier eller annen bruker. Av hensyn til forsikringstakerne har mange forsikringsforetak valgt å legge seg på en beregning av overskytende premie på dagbasis. En slik praksis synes også å være best i samsvar med formålet med lovforslaget. Endring og eventuell nyansering av

forsikringsavtaleloven bør i så fall vurderes, slik at praksisen knyttet til bilforsikringer fremstår som i samsvar med forsikringsavtaleloven.

Forsikringsforetakene må i tillegg tilbakebetale trafikkforsikringsavgift for den gjenstående avtaleperiode. Dette beregnes på dagsbasis. En midlertidig avregistrering vil dermed utløse en rekke transaksjoner som kan skape uklarhet både for forsikringsgiver og forsikringstaker, i tillegg til å være kostnadsdrivende. For typiske sesongbaserte kjøretøy er forsikringsproduktene og forsikringspremiene i dag tilpasset slik at det vil være lite å spare for eier å avregistrere en moped, motorsykkel, snøscooter eller veterankjøretøy utenom sesong dersom den faktiske bruk ikke reduseres.

Det er viktig at også disse konsekvensene av forslaget vurderes og gjenspeiles særlig i vurderingene av hyppighetene av av- og påregistreringer.

#### *Kjøretøyeiers utfordringer ved påregistrering*

Leser man mellom linjene i høringsforslaget får man inntrykk av at eier av kjøretøyet skal kunne påregistrere og ta i bruk kjøretøyet straks etter en påregistrering, se særlig høringsnotatet s. 15. En ikke uttalt forutsetning for dette er at forsikringsforholdet allerede er i orden ved påregistreringen.

Forsikringsavtaleloven og norske forsikringsvirksomhetsregler bygger på en forutsetning om at en forsikringsavtale enten er løpende eller så er den opphørt. Når en forsikring er opphørt, vil det måtte tegnes ny forsikringsavtale for at det skal foreligge forsikringsdekning. For bilansvar innebærer dette at et forsikringsforetak må kontaktes og ny garanti må stilles. Dette kan være en utfordring på kvelds- / nattetid og i helger. For enkelte kjøretøygrupper kan en løsning være å bestille forsikring via nett, men for en del kjøretøy- /kundegrupper er det ikke vanlig at forsikringsforetakene tilbyr kjøp av forsikring via nett. Dette kan øke faren for at flere vil ta kjøretøyet i bruk uten at det er påregistrert.

Ved en tegning av forsikring vil forsikringsgiver måtte forholde seg til forsikringsavtalelovens regler om informasjonsplikt, jf. forsikringsavtaleloven kapittel 2. Videre vil forsikringsforetaket måtte vurdere om reglene om forsikringsnekt i § 3-10 kommer til anvendelse, og om det er grunnlag for å stille et krav om kontantbetaling av premien i samsvar med § 5-1. Siden dette er snakk om nytegning av forsikring, vil både vilkår og premie kunne vært endret fra avregistrering og frem til påregistrering. Forsikringsgiver vil stå fritt med hensyn til risikovurderingen.

Vi vil særlig påpeke at krav om kontantbetaling av premien vil kunne bli særlig aktuelt ved påregistrering av et kjøretøy etter frivillig midlertidig avregistrering. Hovedregelen i forsikringsavtaleloven § 5-1 er at premien forfaller til betaling ved påkrav. Betalingsfristen ved påkrav skal være minst en måned. Dersom ikke forsikringstaker betaler premien innen forfall så krever § 5-2 at forsikringsforetaket

skal sende nytt premievarsel med minst 14 dagers betalingsfrist. Dette betyr at foretakets ansvar fortsetter å løpe en måned pluss 14 dager etter første påkrav. Etter forsikringsavtaleloven §§ 3-3 og 3-4 løper forsikringsforetakets ansvar før premie er betalt med mindre det stilles krav om kontantbetaling av premien. Ved en eventuell innføring av frivillig avregistrering i samsvar med forslaget, kan en motorvogn av- og påregistreres flere ganger i løpet av denne fasen på inntil en måned og 14 dager. Dette kan medføre at man kommer i en situasjon hvor det spekuleres i at et premievarsel bare betales dersom det er oppstått skade i perioden. For å unngå en slik risiko vil forsikringsforetakene måtte vurdere hyppig bruk av krav om kontantbetaling ved påregistrering etter frivillig midlertidig avregistrering. Dette vil kunne forsinke de raske påregistreringene som forutsettes i høringsnotatet.

## **5 Kommentarer til effekten av sanksjonering**

Det er i høringsnotatet foreslått at sanksjonen skal økes noe. Etter vår vurdering vil dette ha svært liten effekt for etterlevelse av regelverket. For det første er det en helt sentral forutsetning for at en sanksjon skal virke at brukeren/eieren forstår regelverket som er sanksjonert, se ovenfor i punkt 3. Videre til effekten bero på sannsynligheten for å bli ilagt sanksjon og størrelsen på sanksjonen. Det er i høringsnotatet foreslått at sanksjonene skal økes noe, men sannsynligheten for å bli ilagt sanksjon er liten dersom dagens kontrollhyppighet opprettholdes.

Etter innføringen av uforsikretgebyr i Norge, har antallet uforsikrede kjøretøy blitt redusert fra 3,44 prosent til stabilt under 0,7 prosent. Antall skader forvoldt av uforsikrede kjøretøy har også blitt betraktelig redusert. Likevel viser analyser fra Trafikkforsikringsforeningen, som administrer gebyrordningen, at av nærmere 169 000 unike kjøretøy som i løpet av 2020 ble uforsikret, var minimum 60 000 av disse fortsatt i bruk. Minimum 10 000 hadde vært uforsikret i mer enn ett år. Dette viser at selv med god oversikt over avregistrerte kjøretøy i dag, er det vanskelig å oppdage de som fortsatt er i bruk.

Med frivillig avregistrering der kjøretøyets kjennemerker forblir på kjøretøyet, vil ulovlig bruk av kjøretøyene bli enda mer krevende å oppdage, og kjøretøyene vil dermed ikke bli fanget opp av gebyrordningen. Først når en skade har inntruffet vil det være en reell risiko for å bli tatt for å kjøre avregistrert kjøretøy med kjennemerkene på. Ønsket allmennpreventiv og individualpreventiv effekt av den foreslåtte sanksjoneringen, vil bli svært lav så lenge oppdagelsesfaren blir mindre enn i dag. Det vil da bli en risiko for at bruk og skader forvoldt av kjøretøy uten lovpålagt forsikring vil øke betraktelig, og for at de positive effektene som gebyrordningen har bidratt til de senere år vil bli redusert helt eller delvis.

## **6 Supplerende informasjon om konsekvenser i Sverige og Finland**

Trafikkforsikringsforeningen har vært i kontakt med sine søsterorganisasjoner i Sverige og Finland for å få nærmere informasjon om deres erfaringer etter innføring av avregistreringsordninger der kjøretøyets kjennemerker forblir på kjøretøyet. På

samme måte som i Norge, behandler og dekker disse trafikksikringsforeningene skader som forvoldes av uforsikrede og ukjente kjøretøy.

Etter vår vurdering viser erfaringene fra disse at registrerings- og avskiltingsmyndighetene i Sverige og Finland ikke har oversikt over bruken av slike kjøretøy.

Svensk trafikksikringsforening (Trafikförsäkringsföreningen) har opplyst at de svenske myndighetene ikke har oversikt over antall avregistrerte kjøretøy med kjennemerker påsatt som er i bruk. Antall uforsikrede skader som foreningen behandler i Sverige viser imidlertid at det minst er like mange uforsikrede avregistrerte kjøretøy i trafikken som uforsikrede registrerte kjøretøy.

Trafikförsäkringsföreningen opplyser at de ved årsskiftet 2018/2019 hadde ca. 2 000 løpende uforsikrede skadesaker til behandling hvorav ca. halvparten av skadene var forvoldt av uforsikrede frivillig avregistrerte kjøretøy (med kjennemerker påsatt) og den andre halvparten var forvoldt av uforsikrede registrerte kjøretøy.

Etter det opplyste vurderes det for tiden om det skal innføres gebyr ved av- og påregistrering i den svenske ordningen for å reduseres presset i en oppstartsfase. Kort karenstid har også vist seg utfordrende, og anbefalingene vi har fått er en karenstid på minst 14 dager. Den svenske trafikksikringsforeningen har også opplyst at de har problemer med kjøretøy som får utstedt «grønt kort» for en tidsbegrenset periode, og som deretter tas utenlands og brukes samtidig som kjøretøyet frivillig avregistreres. Ulykker i utlandet vil dermed belastes den svenske trafikksikringsforeningen. Det skal i denne sammenheng opplyses at trafikksikringsforeningen i Sverige ikke har samme regressadgang overfor eier av uforsikret kjøretøy som i Norge. Systemet for inndrivning av trafikksikringsavgiften er også et annet i Sverige enn i Norge. Dette er forhold som vil kunne påvirke konsekvensene av et system med midlertidig avregistrering med kjennemerkene på.

Finsk trafikksikringsforening har opplyst at offisielle myndighetstall viste at det var 1470 tilfeller av kjøring med uforsikrede, avregistrerte kjøretøy i 2014. I 2020 var tallene økt til 3500. Trafikksikringsforeningen i Finland mener imidlertid at dette kun viser toppen av isfjellet. Etter det opplyste er det minimum 45 000 frivillig avregistrerte biler som kjører på finske veier med kjennemerkene på uten forsikring og uten å betale skatt. I et forprosjekt primo 2020 avdekket politiet med skiltgjenkjenningskameraer i politibilene at det hvert minutt var 2-3 unike frivillig avregistrerte kjøretøy (andre enn motorsykler og mopeder) som ble benyttet i trafikken. På grunn av virkningene av Covid-19 og manglende budsjettbevilgninger, har finske myndigheter stanset prosjektet. Finsk trafikksikringsforening mener at tallene tilsier en økende trend i bruk av avregistrerte kjøretøy.

## 7 Avsluttende kommentarer

Finans Norge mener at det er viktig at problemstillingene knyttet til bilansvarsloven og forsikringsavtaleloven gis en god og fullstendig avklaring før man vurderer



forslaget i høringsnotatet nærmere. Et regulatorisk vedtak om gjennomføring av det foreslåtte system som direkte berører etterlevelse av bilansvarsloven, kravet til trafikksikringsavgift og forsikringsforhold vil, uten slik avklaring, være svært uheldig.

Finans Norge bidrar gjerne med utfyllende informasjon knyttet disse problemstillingene og til et videre arbeid med gjennomføring av et eventuelt nytt system. Dette omfatter både innspill til samlede løsninger som kan gjøre at «kundereisen» blir best og mest mulig effektiv og trygg for både eiere av kjøretøyene, myndighetene og forsikringsforetakene. Videre bl.a. hvordan det kan sikres at kjøretøyeierne er korrekt forsikret for sitt ansvar og risiko til enhver tid.

Med vennlig hilsen

(Sign.)  
Nils Henrik Heen  
Juridisk direktør

(Sign.)  
Hege Hodnesdal  
Direktør

Med vennlig hilsen  
**Finans Norge**

Navn  
Tittel