

Finansklagenemnda Skade

(Gebyr for uforsikret kjøretøy)

Avgjørelse FinKN 2025-1018

21.10.2025

Trafikksforsikringsforeningen (Gebyr)

Gebyr for uforsikret motorvogn

Gebyr for uforsikret motorvogn – ikke bruk – sannsynliggjort avregistrering? – varsel – rettsvillfarelse – helsesituasjon

Klager ble ilagt gebyr 23.5.18 for perioden fra og med 20.5.18 til og med 18.9.22. Klager mente at gebyret ikke kunne ilegges, da han hadde destruert kjøretøyets skilter i 2017, før gebyrordningen trådte i kraft, og fordi kjøretøyet hadde blitt solgt i deler og dermed ikke var i bruk. Klager mente blant annet også at han forsøkte å klage på gebyret flere ganger, at hans helsesituasjon gjorde ham ute av stand til å ta tak i saken tidligere, samt at det ikke hadde vært mulig å avregistrere kjøretøyet noe tidligere enn i september 2022. Klager mente at lydopptak fra samtaler med Statens vegvesen og Trafikksforsikringsforeningen sannsynliggjorde at skiltene var borte før han ble ilagt gebyr. Trafikksforsikringsforeningen mente at gebyret var korrekt ilagt og varslet, og at bruddet på forsikringsplikten ikke lå utenfor klagers kontroll. Foreningen viste blant annet til at det er eiers ansvar å avskille kjøretøyet og sette seg inn i reglene som gjelder, og at den fremlagte spesialisterklæringen ikke dokumenterte at klager var ute av stand til å overholde forsikringsplikten. Nemnda kom at gebyr i saken var korrekt ilagt. Videre fant nemnda til at det ikke var grunnlag for dispensasjon fra gebyrplikten.

GEBYRETS STØRRELSE: 20.5.18 – 18.9.22

Saksfremstilling

Saken gjelder illeggelse av gebyr for uforsikret motorvogn for kjøretøy, som klager var oppført som eier av i gebyrperioden. Kjøretøyet var uforsikret fra og med 27.1.18 til og med 19.9.22. Kjøretøyet ble avregistrert 19.9.22.

Den 23.5.18 ila Trafikksforsikringsforeningen klager gebyr for uforsikret motorvogn for perioden fra og med 20.5.18 til og med 18.9.22. Gebyrkravet ble sendt per post til klagers folkeregistrerte adresse.

Den 12.12.18 ringte Trafikksforsikringsforeningen til klager og informerte om størrelsen på gebyret. Klager forklarte at skiltene var kondemnert og kjøretøyet solgt i deler, og ble henvist til å melde skiltene som tapt.

Den 8.8.22 ringte klager til Trafikksforsikringsforeningen, som noterte følgende fra samtalen:

(...) - Eier ringer og sier han får flere krav fra Kreditor. Info. han har to kjøretøyet som står uforsikret: (...) uforsikret fra foreløpig 1 541 dager. (...) uforsikret fra foreløpig 998 dager. Eier sier at kjøretøyene var avregistrert før forskrift om gebyr for uforsikret kjøretøy ble tråd i kraft. Han sier at SVV har informert han om at han ikke trengte å tenke på dette da kjøretøyene var ikke i brukbar stand. Info. helt feil. Han sier også at han har prøvd i kontakte oss eller Kreditor. Info. kan ikke se notat på kontakt oss oss. Ber han Melde skiltene tapt og ta med tapsmelding til SVV for avregistrering. Be om dokumentasjon feilinfo. prøve å sende en klage til oss. Eier ber om en ao. info. Ta kontakt med Kreditor. Info. stopp gebyr for en avtale og rest når

gebyrene har stoppet. Eier legger på.

Den 24.10.22 ringte klager til Trafikksforsikringsforeningen og bestred gebyrkravet. Klager ble henvist til å klage skriftlig.

Den 27.6.23 sendte klager e-post til Kredinor, der han bestred kravet. Klager videresendte samme e-post til Trafikksforsikringsforeningen 26.7.23.

Dagen etter svarte foreningen at alle kjøretøy skal være forsikret, med mindre det har status som avregistrert eller stjålet. Foreningen viste videre til at kjøretøyet ikke stod registrert som stjålet. Foreningen registrerte ikke henvendelsen som en klage.

Klager klaget igjen på gebyrkravet 9.10.24 per telefon og e-post. Klagen var en videresendt e-post med bestridelse av kravet, som han også hadde sendt til Trafikksforsikringsforeningen og Kredinor sommeren 2023. Klager skrev blant annet:

Sender som avtalt dokumentasjon på delesalg som gjorde at (...) ikke kunne brukes, da jeg selv makulerte skiltene før lovendringen som påbød lovpålagt ansvarsforsikring trådte i kraft. (...).

Trafikksforsikringsforeningen svarte blant annet at gebyrperioden ville kortes ned dersom klager kunne dokumentere at kjøretøyet ble avregistrert tidligere.

Klager svarte at han ventet på svar fra Statens vegvesen på forespørsel om tilbakedatering for tap av skilt, og forklarte at han makulerte skiltene selv i 2017 og solgte kjøretøyet i deler.

Trafikksforsikringsforeningen besluttet 18.12.24 å avvise klagen som for sent fremsatt, og oversendte samtidig saken til Finansklagenemnda.

I avgjørelsen FinKN 2025-501 vurderte Finansklagenemnda Skade (TFF Gebyr) det slik at klagen likevel måtte realitetsbehandles av Trafikksforsikringsforeningen, jf. gebyrforskriften § 8 andre ledd.

Trafikksforsikringsforeningen ga ikke klager medhold, og saken ble overført til sekretariatet for Finansklagenemnda for ny vurdering.

Klager har i forbindelse med ny vurdering av saken lagt frem ny dokumentasjon, herunder tapsmelding for kjennemerket til kjøretøyet, lydopptak av samtaler klager har hatt med TFF og Statens vegvesen, samt spesialisterklæring fra behandlende psykiater. Trafikksforsikringsforeningen fant ikke at dokumentasjonen endret deres vurdering i saken.

Partenes anførsler

Klager avviser at det er grunnlag for gebyrileggelsen. Klager viser til at skiltene ble makulert hjemme med bruk av vinkelsliper vinteren 2017, før lovendringen som åpnet for gebyr trådte i kraft. Kjøretøyet ble solgt i deler og har ikke vært i bruk. Klager viser til bilder av delene han solgte, datert 8.7.18, og fremhever at man ser rust på samtlige innfestninger på rammen. Dette underbygger klagers påstander om demontering, delesalg og makulering av skilt. Klager avregistrerte kjøretøyet selv på nett da det ble mulig høsten 2022. Klager mener at telefonsamtalen han hadde med foreningen 12.12.18 dokumenterer hendelsesforløpet rundt skiltene, og mangelen på formell avregistrering i Autosys.

Klager viser til at spesialisterklæringen forklarer hvordan en sak som denne kan påvirke noen med ubehandlet og udiagnostisert ADHD, og hans mulighet til å følge opp en slik sak, og at foreningen kan frafalle gebyr på grunn av medisinske årsaker.

Klager har vært i kontakt med Statens Vegvesen lokalt, og fått beskjed om at registrering av tap av kjennemerkene så langt tilbake i tid ikke kan gjøres. Klager viser til samtale med saksbehandler i

Statens vegvesen 25.6.25. Klager anfører at saksbehandleren bekreftet å ha kjennskap til at han selv makulerte skiltene og at han i ettertid forsøkte å få hjelp hos dem. Klager viser også til at saksbehandleren forklarte at det skjedde feil under Covid, og at han først etter denne samtalen fikk benytte papirskjemaet for tap av kjennemerker.

Klager anfører at Trafikkforsikringsforeningen og inkassoselskapet har brukt feil adresse over flere år, slik at han ikke har mottatt kravene per post.

Klager mener at gebyrkravet har blitt urimelig høyt, med tanke på at kjøretøyet var ubrukelig, og mener at kjøretøyet ikke var forsikringspliktig fordi det ikke lenger var å anse som motorvogn, jf. vegtrafikkloven § 2.

Klager anfører at lydklippene viser at Trafikkforsikringsforeningen sannsynliggjør hans påstand om tapet av kjennemerkene, og at foreningen har latt gebyrene løpe til tross for at de per telefon i 2018 ble orientert om at kjøretøyet var skrotet og skiltene makulert.

Klager viser også til at den manglende behandlingen av hans klager, og manglende og villedende veiledning fra foreningen er forhold som gjorde at han med sin diagnose ikke var i stand til å ta tak i saken tidligere. Klager viser til at han har hatt betydelige økonomiske tap som følge av kravene, og at belastningen som sakene har påført ham er uholdbar.

Klager avviser at kjøretøyet hadde skadepotensiale, da det var fullstendig demontert. Det som var igjen, var kun ei rørramme av stål som var plassert under terrasse på privat eiendom.

Klager har tidligere blitt nektet å levere tapsmelding på trafikkstasjonen, noe foreningen har blitt orientert om. Klager viser til at han ikke har mottatt informasjon eller fått hjelp til å løse saken når han har forsøkt å rydde opp i saken. Fra gebyrileggelsen og frem til september 2022 var det ikke mulig å avregistrere kjøretøyet på andre måter.

Klager mener også at gebyrordningen har hatt tilbakevirkende kraft for ham, ettersom skiltene allerede var tapt i 2017, og fordi han ikke var kjent med den kommende gebyrordningen. Dette utgjorde forhold utenfor hans kontrollsfære.

Trafikkforsikringsforeningen (TFF) opprettholder gebyrileggelsen. Foreningen viser til at gebyrordningen trådte i kraft 1.3.18, men at kapasitets- og innfordringsmessige hensyn gjorde at gebyret ikke ble ilagt før 23.5.18. Gebyrkravet ble sendt til klagers folkeregistrerte adresse, og kom ikke i retur, og anses derfor som mottatt. Foreningen viser at det fremgår av TFFAuto at klager var registrert som eier fra og med 19.7.17, og at kjøretøyet ble avregistrert 19.9.22. Kjøretøyet var dermed forsikringspliktig frem til denne datoen.

Foreningen anfører at klager selv er ansvarlig for å få avskiltet kjøretøyet i riktig tid, og at det er eiers ansvar å sette seg inn i de til enhver tid gjeldene regler slik at man kan unngå gebyr.

Kjøretøyet var registrert, og forsikringsplikten er da ikke knyttet til om kjøretøyet faktisk var i bruk eller i kjørbar stand. Foreningen viser til at klager var i kontakt med Trafikkforsikringsforeningen i desember 2018 og i oktober 2020, da gebyret fremdeles var løpende, og at han fikk veiledning om hvilke tiltak som måtte utføres for å stanse gebyret.

Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for registreringer i Kjøretøysregisteret, og gebyret vil bli korrigert i samsvar med korrigerte opplysninger i Kjøretøyregisteret, eller i henhold til formelt omgjøringsvedtak mottatt fra Statens Vegvesen. Foreningen kan ikke se at de innsendte lydfilene viser at det har skjedd noen feil med registrering av dette kjøretøyet. Forsikringsplikten knytter seg til når skilter og kjøretøy faktisk er meldt tapt eller stjålet, og ikke når de påstås tapt eller stjålet. Foreningen kan ikke se at spesialisterklæringen dokumenterer at klager var helt ute av stand til å overholde forsikringsplikten.

Foreningen opplyser at gebyrkravet opprinnelig var på totalt kr 81 202,13, og at gjenstående gebyr per 16.7.25 er på kr 28 099,90. Det skyldes blant annet at en del av kravene har gått til foreldelse. Det er avholdt utleggsforretning for gebyrene som gjenstår.

Sekretariatets konklusjon:

Sekretariatet kom til at gebyrileggelsen var korrekt etter gebyrforskriftens §§ 4 og 5, og at gebyret var varslet i tråd med §§ 6 og 7. Videre kom sekretariatet til at det ikke var grunnlag for dispensasjon fra det ilagte gebyret:

Vilkårene for gebyrileggelse

Etter bilansvarslova § 15 første punktum skal alle registreringspliktige kjøretøy være forsikret. Dersom forsikringsplikten ikke overholdes, skal Trafikksikringsforeningen ilegge eieren av kjøretøyet et gebyr, se bilansvarsloven § 17a. Gebyret skal ilegges på bakgrunn av antall døgn kjøretøyet har vært uforsikret, se forskrift om gebyr for uforsikret motorvogn mv. (heretter omtalt som gebyrforskriften) §§ 4 og 5.

Det fremgår av TFFAuto at kjøretøyet ble uforsikret 27.1.18, og at det var uforsikret frem til du avregistrerte det 19.9.22. Trafikksikringsforeningen ila deg derfor gebyr fra og med 20.5.18 til og med 18.9.22.

Du har opplyst at du selv makulerte skiltene i 2017 og solgte kjøretøyet i deler. Du har vist til bilder av kjøretøyet, som viser at det i juli 2018 lå på en plen i deler og at det var rust på delene. Du anfører at det ikke var i bruk, og at det ikke kan regnes som en motorvogn i den tilstanden kjøretøyet var i.

Nemnda har behandlet spørsmålet om forsikringsplikt for kjøretøy som ikke er bruk en rekke ganger. I avgjørelsen FinKN 2025-281 uttalte nemnda følgende:

Nemnda har i en rekke saker blitt møtt med anførselen om at man ikke trenger å forsikre et kjøretøy som ikke er i bruk. Selv om både sekretariatet og nemnda har påpekt at dette er uriktig i en rekke saker, gjentas argumentasjonen stadig. Den uriktige rettsoppfatningen fører til at gebyr ilegges, men viktigere er det at også et lagret kjøretøy kan representere et betydelig farepotensial. Eksempler på det finner man i to avgjørelser fra Høyesterett. Dommen i HR-2021-822-A carport gjaldt en bil som sto parkert i en carport. Bilen begynte å brenne som følge av svikt i det elektriske anlegget, og brannen som oppsto, voldt skade på bygninger. Saken i HR-2024-2350-A gjaldt en motorsykkel som var satt inn på et verksted for reparasjon. Under verkstedsoppholdet oppsto det brann ved undersiden av bensintanken, mest sannsynlig som følge av en elektrisk feil grunnet svikt i isolasjonen. Det ble omfattende skader på andre kjøretøyer, utstyr, varelager og selve bygningen. I begge sakene kom Høyesterett til at kjøretøyenes ansvarsforsikring dekket skadene, og det er derfor etter nemndas syn viktig at også kjøretøyer som ikke brukes, er forsikret.

Høyesterettsavgjørelsene som nemnda refererer til, viser at også kjøretøy som er parkert eller innelåst kan utgjøre skade. Nemnda uttalte at forsikringsplikten derfor også gjelder for kjøretøy som ikke er i bruk. Det har derfor ikke betydning for forsikringsplikten at kjøretøyet ikke var intakt eller at det hadde rustet.

Til din anførsel om at kjøretøyet ikke var å regne som en motorvogn, bemerker vi at kjøretøyet var påregistrert som en motorvogn, og derfor også var forsikringspliktig.

Du har lagt frem tapsmelding for kjøretøys skilt, hvor det fremgår at skiltet ble makulert av deg i oktober/november 2017. Tapsmeldingen er datert 23.6.25, og stemplet av Politiet.

Finansklagenemnda Skade (TFF Gebyr) har lagt til grunn at plikten til å holde kjøretøyet forsikret bortfaller fra det tidspunkt et kjøretøy blir stjålet, se FinKN 2019-957. Vilkåret for bortfall av forsikringsplikten i tyveritilfellene er at kjøretøyet «er meldt stjålet», hvilket innebærer at forholdet må anmeldes til politiet, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 2-25. Selv om det i din sak ikke er snakk om tyveri av skiltet, legger vi til grunn at det samme må gjelde når det er snakk om tap av kjennemerker. Altså opphører forsikringsplikten når kjennemerkene er meldt tapt. I din sak meldte du skiltene tapt 23.6.25, men gebyrperioden opphørte ved avregistrering 19.9.22, og tapsmeldingen får derfor ikke betydning for gebyrileggelsen.

Vi bemerker at dersom Statens vegvesen endrer dato for avregistrering i Kjøretøysregisteret i tråd med dato angitt i tapsmeldingen, vil saken stille seg i et annet lys.

Du har også sendt inn tre lydopptak av samtaler med Statens vegvesen, som du mener sannsynliggjør hendelsesforløpet rundt skiltene. Du mener at også samtalen med Trafikksikringsforeningen 12.12.18

dokumenterer at skiltet var makulert allerede da.

Selv om det i samtalene med Statens vegvesen kommer frem at du har snakket med og hatt møter med dem flere ganger gjennom årenes løp, hvor du har forsøkt å rydde opp i de to sakene, er ikke samtalene egnet til å endre dato for avregistrering. Sekretariatet tviler ikke på din forklaring om at skiltene ble makulert høsten 2017. Avregistrering måtte imidlertid blitt gjort ved å levere skiltet til Trafikkstasjonen, eller ved å melde skiltet som tapt, noe du ble veiledet om i samtalen med foreningen 12.12.18.

Grunnen til at forsikringsplikten er knyttet til registreringsstatus er at registreringen skjer etter vedtak truffet av offentlig myndighet (Statens vegvesen) og legges inn i Kjøretøysregisteret, som er et landsdekkende register, tilgjengelig for alle. Innføringen i registeret medfører notoritet om eierforholdet til det enkelte kjøretøy, mens det er umulig for det offentlige å vite om et kjøretøy er i bruk eller ikke. Det er derfor kun avregistrering og vraking som kan føre til at forsikringsplikten for et registrert kjøretøy opphører.

Vi må etter dette legge til grunn opplysningene som fremgår av TFFAuto, altså at kjøretøyet ble avregistrert 19.9.22. Kjøretøyet ditt var dermed registrert og forsikringspliktig i gebyrperioden. Gebyret for perioden 20.5.18 til og med 18.9.22 er derfor korrekt ilagt etter forskriften §§ 4 og 5.

Varsling og underretning om gebyr

Du har anført at foreningen har sendt krav til feil adresse i mange år, da krav ble sendt til din gamle adresse også etter at du flyttet derfra. Vi forstår det imidlertid slik at du ikke bestrider at du mottok det opprinnelige gebyrkravet som ble utstedt 23.5.18.

Finansklagenemnda Skade (TFF Gebyr) uttalte i avgjørelsen FinKN 2019-628 at varslene om gebyrileggelse må være avsendt på en betryggende måte, jf. gebyrforskriften § 7. Med «betryggende» menes at «krav kan sendes til en adresse og/eller på annen måte som det er god grunn til å tro at man vil nå frem til adressaten på», se eksempelvis FinKN 2019-962. Det er Trafikkforsikringsforeningen som har bevisbyrden for at gebyrkravet er sendt, men det er ikke et krav om at innholdet i brevet må ha kommet til mottakerens kunnskap, se blant annet FinKN 2019-085. Slik saken er opplyst, ble gebyrkravet sendt til din folkeregistrerte adresse på tidspunktet for gebyrileggelsen. Når kravene ikke kom i retur til foreningen, legger vi til grunn at underretningen om gebyrkrav er betryggende avsendt, jf. forskriftens § 7.

Vilkårene for dispensasjon (hel eller delvis ettergivelse av gebyret)

Spørsmålet blir så om det er forhold i denne saken som gir grunnlag for dispensasjon fra gebyrplikten.

Når vilkårene for gebyrileggelse er oppfylt, må gebyret som utgangspunkt betales. Etter bilansvarslova § 17 a annet ledd, jf. gebyrforskriften § 9 kan gebyret imidlertid ettergis helt eller delvis dersom unnlatelsen av å tegne ansvarsforsikring må regnes som «unnskyldelig som følge av forhold utenfor den ansvarliges kontroll».

Nemnda uttalte i avgjørelsen FinKN 2020-189 følgende om utgangspunktet for vurderingen:

Det fremgår av forarbeidene til lovbestemmelsen (Prop. 1 LS (2017-2018) Skatter, avgifter og toll 2018 pkt. 15.10 at den forsikringspliktige er ansvarlig for alle forhold innenfor egen "kontrollsfære", uavhengig av om vedkommende er noe å bebreide. Alt som den forsikringspliktige selv har kunnet påvirke anses som kontrollerbart. Departementet uttaler videre at dispensasjonsadgangen skal praktiseres strengt, og at bevisbyrden for at det foreligger forhold utenfor den forsikringspliktiges forhold, påhviler den som påberoper seg en slik omstendighet.

Det fremgår videre av nemndas praksis at det sentrale i vurderingen av dispensasjonsadgangen er om klager hadde handlingsalternativer for å opprettholde forsikringsplikten og unngå gebyrileggelse, se for eksempel FinKN 2023-14.

Du har vist til at skiltene ble makulert i 2017, og at kjøretøyet ble solgt i deler og ikke var i bruk. Som nevnt ovenfor, følger det av nemndas praksis at det ikke har betydning for forsikringsplikten om kjøretøyet er i bruk. Så lenge kjøretøyet er registrert, må det ha ansvarsforsikring.

Det følger videre av nemndas praksis at rettsvillfarelse, altså uvitenhet om rettsreglene, som utgangspunkt ikke kan føre til dispensasjon, jf. FinKN 2019-812, FinKN 2021-1224 og FinKN 2021- 861. Dette fordi det stilles strenge krav til den som eier et kjøretøy, og det forventes altså at man orienterer seg om hvilke regler som gjelder på det rettsområde man befinner seg innenfor, jf. for eksempel FinKN 2018-679. Selv om du var ung da du kjøpte kjøretøyet, og derfor ikke kjent med regelverket, gjelder reglene for alle som eier eller anskaffer et kjøretøy. Du fikk du etter vårt syn en særlig oppfordring til å følge opp og undersøke registreringsstatus og hvordan du kunne avregistrere kjøretøyet da gebyret ble ilagt 23.5.18, og etter telefonsamtalen med

Trafikksforsikringsforeningen 12.12.18. I denne samtalen ble du informert om at du måtte melde skiltene tapt for å avregistrere kjøretøyet, noe som ville kortet ned gebyrperioden.

Du har vist til at du har blitt utredet for ADHD, og du har innhentet en spesialisterklæring. Av spesialisterklæringen fremgår det at du ble diagnostisert med ADHD høsten 2024, og at du med medisiner har fått bedre struktur i hverdagen. Videre står det følgende:

Etter vårt kjennskap til denne pasient så er det sannsynlig at hans ubehandlede adhd-tilstand kan ha vært en sentral faktor, som har ført til at han ikke har klart å håndtere mail, brev, pålegg i saken som har vokst til det omfang den har i dag. Redusert eksekutiv kognitiv fungering er nemlig kjerneproblematikk ved adhd og det går på evne til å planlegge, strukturere seg, organisere seg tidsmessig og på annet vis i hverdagen. God behandling av adhd bedrer da denne kognitive fungeringsevnen.

Spesialisterklæringen gjør det tydelig at du har hatt en krevende helsesituasjon som har gitt deg utfordringer med å overholde dine forpliktelser.

Det forhold at sykdom har virket inn og gjort det vanskelig å foreta seg det som er nødvendig for å hindre at det påløper gebyr, har imidlertid ikke blitt ansett som tilstrekkelig til å fritta for gebyrplikt, jf. blant annet nemndsavgjørelsen FinKN 2019-218. Dispensasjon forutsetter at det legges frem dokumentasjon som tilsier at man som følge av helsemessige forhold nærmest har vært helt ute av stand til å ivareta de plikter som påligger en eier av et kjøretøy. I avgjørelsen FinKN 2022-128 fastholdt nemnda at det skal svært mye til for at sykdom kan lede til dispensasjon.

Nemnda har slått fast at sykehusopphold kan være et eksempel på dette, men at også i slike tilfeller vil man med dagens teknologiske muligheter kunne sørge for betaling av sine løpende forpliktelser, jf. FinKN 2023-779. Vi viser også til avgjørelsen FinKN 2024-879 hvor nemnda ga klager medhold i en periode han var hasteinnlagt på psykiatrisk avdeling. I avgjørelsen uttalte nemnda følgende:

Det er dokumentert, slik saksfremstillingen viser, at klager har en alvorlig psykisk sykdom, men det gir, etter de strenge reglene, ikke tilstrekkelig grunnlag for dispensasjon. Nemnda viser til at forsikringspremien ble betalt for perioden 14.4.-16.5.23 og perioden 15.6.-15.7.23, men ikke for periodene 9.2.-16.4.23 og 16.5.-15.6.23 til tross for skriftlige og elektroniske varsler. Det virker som om det dreier seg om uorden eller manglende oversikt, idet det ikke er dokumentert manglende evne til å betale premien. Dette kunne vært unngått ved automatiske trekk i klagers bank eller ved å søke hjelp av utenforstående.

Klagers fullmektig opplyste under saksforberedelsen for nemnda at de nærmeste pårørende ikke var kjent med omfanget av rusmisbruket og de økonomiske konsekvensene før klager ble "hasteinnlagt på avdeling for rus og avhengighetsbehandling på "X." den 5. denne måneden.". På nemndas forespørsel er det fremlagt utskrift av journal som viser at klager ble hasteinnlagt i sykehus på grunn av "suicidalitet, rus" den 5.7.23 og først utskrevet derfra 10.7.23.

Slik nemnda ser det, var klager i denne perioden helt ute av stand til selv å ta vare på sine økonomiske forhold, men fra og med 11.7.23 var situasjonen en annen. Da forsto han alvoret og fikk hjelp slik at kjøretøyet ble avregistrert allerede 16.7.23.

Saken illustrerer den svært høye terskelen for ettergivelse av gebyr på grunn av helsemessige utfordringer, og nemndas tidligere praksis viser at det er kun i helt spesielle tilfeller man anser klager for å være ute av stand til å ivareta forsikringsplikten. Det er ikke tilstrekkelig å være sykemeldt eller å ha problemer med å utføre dagligdagse oppgaver.

Sekretariatet kan ikke se at ditt sykdomsforhold, dokumentert ved spesialisterklæringen, viser at du har vært helt ute av stand til å overholde forsikringsplikten.

Etter dette er det ikke grunnlag for dispensasjon fra det ilagte gebyret.

Avslutningsvis vil vi vise til at reglene om dispensasjon skal praktiseres strengt, blant annet for å ivareta likebehandlingshensyn. I forarbeidene ble det også fremhevet at det ikke er av betydning om den ansvarlige kan bebreides eller ikke. Det avgjørende er om årsaken til den uforsikrede perioden skyldes forhold utenfor din kontroll. Vi kan dessverre ikke se at det er tilfellet i din sak.

Gebyret kan derfor ikke ettergis, jf. bilansvarslova § 17 a annet ledd og forskriften § 9.

Lemping av størrelsen på gebyret

Gebyrperioden i denne saken er svært lang. Når det gjelder forhold som er ikke er omfattet av bestemmelsen i gebyrforskriften § 9, er det opp til Trafikksforsikringsforeningen å vurdere om gebyret helt eller delvis bør ettergis (se sak FinKN 2019-083). Det kan i enkelte tilfeller være grunnlag for å ettergi gebyret selv om vilkårene for dispensasjon ikke er oppfylt. Om dette heter det i Prop. 1 LS (2017-2018) Skatter, avgifter og toll 2018 side 202:

Utover tilfellet som i annet ledd er angitt som ettergivelsesgrunn, vil det først og fremst være i særlige tilfeller at det kan være aktuelt å ettergi kravet. Trafikksforsikringsforeningen vil også kunne lempe på et krav ut fra rene innfordringsmessige hensyn.

Det fremgår av også av de nevnte forarbeidene (side 200) at Trafikksforsikringsforeningen har en aktivitetsplikt til å følge opp unnlater av å betale gebyr.

Finansklagenemnda kan ikke ta stilling til rene spørsmål om lemping, og du må derfor eventuelt ta kontakt med Trafikksforsikringsforeningen når det gjelder dette.

Problemstillingen for nemnda

Spørsmålet til nemnda er om gebyret er korrekt ilagt, og om det er grunnlag for dispensasjon fra det ilagte gebyret.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Nemnda er i store trekk enig med sekretariatet i dets vurderinger, og kan derfor i hovedsak slutte seg til den begrunnelse og det resultat som sekretariatet er kommet til. Foranlediget av klagen til nemnda skal nemnda likevel få bemerke følgende:

Klager har med styrke fremhevet at kjøretøyet var tatt fra hverandre i deler før ordningen med gebyr ble innført 1. mars 2018. Fremlagte kopier av annonser dokumenterer dette, dog slik at delesalget i det vesentlige først synes å ha foregått i begynnelsen av perioden etter innføring av gebyr. I en annonse 5. mars 2018 søkes mopeden solgt med motoren, som trengte en ny sylinder, utenfor ramma. Den 12. mai 2018 annonseres komplett girkasse for seg. Gebyr ble som kjent, ilagt med virkning fra 20. mai 2018, slik at klager i realiteten har rett i at kjøretøyet på dette tidspunkt ikke kunne kjøres, og det representerte derfor minimal risiko for å kunne volde skade på omgivelsene.

Rettsreglene knytter imidlertid ikke forsikringsplikten til om kjøretøyet er kjørbart eller ikke. Som vist av sekretariatet, bestemmer bilansvarslova § 15 at forsikringsplikten er knyttet til registreringsreglene. Klagers moped var registrert, og han pliktet derfor som eier, å holde det forsikret inntil det eventuelt ble avregistrert, jf. gebyrforskriften § 4 første ledd andre setning.

Klager har videre anført at «skiltene til [kjøretøyets reg. nr.] ble makulert selv ved hjelp av vinkelsliper høst/vinter 2017 i forkant av at lovendringen som åpnet for dagbøter fra TFF trådte i kraft.» Nemnda legger til grunn at skiltene ble ødelagt på denne måten. Det medførte at skiltene ikke fysisk kunne innleveres til Statens vegvesen slik kjøretøyforskriften § 2-31 den gang krevde for at kjøretøyet skulle kunne midlertidig avregistreres. Dette viser på nytt at det ikke er avgjørende hva klager faktisk har gjort. Loven stiller krav om notoritet – det kreves offentlig kunngjøring, det må gjøre kjent for allmennheten. Først da kan et kjøretøy fritas for forsikringsplikten.

Spørsmålet blir etter dette om det gjenstående gebyret for periodene 18.7.18 – 6.11.18 og 16.11.18 – 27.11.19 kan ettergis helt eller delvis. Nemnda viser her til sekretariatets redegjørelse for den rettslige rammen for dispensasjonsadgangen. Det sentrale er om klager hadde handlingsalternativer – kunne han unngått å komme i den situasjonen at han måtte betale gebyr for gebyrperioden fra 20.5.18 til 18.9.22?

Klagers egen kondemnering av skiltene skjedde da han var 17 år. Nemnda legger, under henvisning til den siterte legeuttalelse, videre til grunn at hans ubehandlede ADHD-tilstand, i

kombinasjon med at han var ung, var medvirkende årsak til at hans tankeløse ødeleggelse av kjøretøyets skilter. Gitt at skiltene var ødelagt, hadde han kun ett handlingsalternativ da gebyrordningen ble innført – nemlig å melde skiltene tapt til politiet, jf kjøretøyforskriften § 2 -25 første ledd. Nemnda er usikker på om klager på dette tidspunkt var klar over denne bestemmelsen. Han kan uansett ha følt et ubehag eller usikkerhet knyttet til hvilke konsekvenser en slik anmeldelse kunne få for ham personlig.

Nemnda mener at de faktiske omstendighetene i saken likevel ikke kan føre til hel eller delvis dispensasjon. Gebyrordningen ble kunngjort i alle landets medier på foråret 2018, før gebyrordningen ble satt i verk. Trafikksforsikringsforeningen sendte dessuten et orienteringsbrev til alle eiere av uforsikrede kjøretøyer ved ordningens innføring. Det legges også til grunn at han mottok gebyrkravet som ble sendt ham 23.5.18 der det ble redegjort for handlingsalternativer, og der det ble oppfordret til å ta kontakt med Statens vegvesen eller Trafikksforsikringsforeningen. Klager unnlot å gjøre noe av dette. Han ble også oppringt av Trafikksforsikringsforeningen den 12.12.18 slik det fremgår av saksfremstillingen og informert om hva han skyldte. Etter at han hadde forklart at han hadde ødelagt skiltene, fremgår følgende av den logg som er lagt frem av Trafikksforsikringsforeningen: «henvist deb til politiet melde skiltene tapt». Heller ikke dette ble fulgt opp av klager.

Slik nemnda ser det, er det ikke grunnlag for å dispensere for noen del av det ilagte gebyret, idet klager, som påvist, hadde handlingsalternativer for å unngå gebyr eller i alle fall redusere gebyrperioden betydelig.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Trafikksforsikringsforeningen gis medhold.

Ved behandlingen deltok Rune Jensen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Berit Aamodt (forbrukerrepresentant)