



Bilansvaret

*Bilansvarsloven § 4 og
unntaksbestemmelsen i § 2 bokstav b*

Utviklingstrekk

- › 27 advokater
- › Etablert i 1988
- › Ca. 200 årlige saker i retten
- › 93 sivile saker for Høyesterett
- › Bistår norske og internasjonale forsikringsforetak
- › Topprangert innenfor forsikringsrett i Norge i Legal 500
 - › Beste forsikringsrettfirma i Advokatundersøkelsen de siste 12 årene

Innledning

- Oversikt
- Bal. § 4 innholdet i gjer-kriteriet
 - Praksis knyttet til bal. § 4
 - Laste & losse unntakene
 - Praksis og spørsmål om unntaket står seg overfor direktivet
- Overordnet om direktiv 2009/103/EF
- Unntak i bal. § 2 b
 - Forarbeidene og etterarbeider Prop L 137
 - Praksis
 - Hva gjenstår av unntaket?

Bilansvarsloven

- Bal § 1:

«Denne lova gjeld skadebot for skade som motorvogner gjer på folk eller eige og likeins trygding mot slik skade»

- Ansvaret gjelder skade på folk eller eige.
- Loven krever krav til finansiering av slik skade gjennom forsikring, og pålegger forsikringsplikt gjennom bal. § 15
- To hensyn: Sikrer effektiv og sikker kompensasjon for den som blir skadet og beskytter fører/eier mot personlig erstatningsansvar

«Gjer-kriteriet» - bal. § 4

- Ordlyden:

*«**Gjer** ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i (....), endå ingen er skuld i skaden»*

- Answaret er objektivt
- Formuleringen «gjer» betyr at bilen «volder skaden», jf. NUT 1957: 1 s. 58
- Gjer-kriteriet skal tolkes i samsvar med alminnelige årsaksregler.
- Vurderingstema: Motorvognen må utgjøre en vesentlig årsaksfaktor i hendelsesforløpet frem til skaden – se blant annet HR 2016-2560 A

NUT 1958 s. 58 – om det objektive ansvaret og dekningsområdet

NUT 1958 s. 58

*Ved bedømmelsen av om en skade er voldt av motorvogn, vil det være et vegledende synspunkt om skaden er voldt ved en **naturlig realisering** av det **farekompleks** som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den **risiko** som er knytt til motorvognens **fart, tyngde, lettbevegelighet, motor, signaler og teknisk utstyr** for øvrig*

- **Dekningsområdet søkes gjort så vidt at** trafikkforsikringen dekker alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig ved forsikring eller trygd.

Skader som ikke er klassiske trafikkskader

- Ansvaret omfatter mer enn de klassiske trafikkskadene
- NUT 1957: 1 s. 57 -58:
 - Skader voldt ved at hester eller andre dyr blir skremt (så fremt det skyldes motorvognen)
 - Akutt eksosforgiftning
 - Dersom skaden er voldt ved blendende lykter
 - Stensprut, søleskvett eller skader voldt av røyk fra motorvognen
 - Kan dekkes: Syresøl og oljesøl på vei eller gate

«Uegentlige» skader –
skader påført av
stillestående
motorvogner

NUT 1957: 1 s 58 :

Bestemmelsen er imidlertid ikke uten videre begrenset til egentlige trafikkskader. Den omfatter i prinsippet også bl.a. **skade noen lir ved å bli klemt i en vogndør, slått av en vogndør som åpnes, opprevet eller oppskåret av utstyr i vognen, ved å snuble inne i vognen eller i stigbrett, og annen skade under av- eller påstiging**



Utpenslingen av «gjer-kriteriet» gjennom rettsprakis – fareegenskapene: Fart og tyngde

- **Rt. 1980 s. 1061** *Acrylballer – motorvognens egenskaper (fremdriftsmaskineri, bevegelighet og tyngde)*

*Ulykken er forårsaket av arbeidet med å få ballene ut av stablene og over på gaffelen på trucken, og ikke under selve transporten. Også under lasteoperasjonen tas imidlertid truckens egenskaper som kjøretøy i bruk. Jeg viser til den beskrivelse lagmannsretten har gitt av truckens arbeidsmåte. Bevegelsene i de tilstøtende ballestabler må for den vesentlige dels vedkommende antas å være forårsaket når truckens **gaffel ble presset inn mellom ballene ved at trucken kjørte frem mot stabelen. De egenskaper ved trucken som var avgjørende, var dens fremdriftsmaskineri, bevegelighet og tyngde, dvs. egenskaper som er en del av det farekompleks som er grunnlaget for motorvognansvaret, jfr. Innstilling fra Motorvognansvarkomiteen av 1951 58***

Fart, tyngde og lettbeveglighet

- Rt. 1999 s. 1312 (s. 1316)
- Gjer-kriteriet var oppfylt.
- Høyesterett la vekt på at skadene skjedde som følge av «hjullasterens bevegelighet og den kraft som skapes i kombinasjon med hastighet og tyngde»



Rt. 2012 s. 233 «Tankbildommen» skade voldt av stillestående motorvogn

- Utgangspunktet – «gjer» oppstiller et årsakskrav samtidig som forarbeidene tok sikte på å gi bestemmelsen et vidt anvendelsesområde [avsn. 32]
- Spenningsforholdet mellom årsakskravet og virkeområdet:
 - Årsakskravet stiller likevel krav til at motorvognen på en eller annen måte utgjør et virkende element i hendelsesforløpet
 - Men ansvaret er ikke begrenset kun til skader hvor den særskilte risikoen som motorvognansvaret tar sikte på å dekke, har realisert seg.
- Avsn. 41
 - Trekker frem to vurderingstema: Motorvognens utforming eller høyde som medfører en høyere risiko, taler for ansvar vs. skadelidtes egen opptreden
 - Forhold utenfor motorvognen, for eksempel glatt underlag, vil kunne tale mot ansvar

Rt. 2012 s. 233 «Tankbildommen» forts.

Avsn 42:

*«I denne forbindelse peker lagmannsretten også på at lastebilens **høyde og utforming klart må sies å utgjøre et faremoment i seg selv.** Den normale måten å forlate en slik lastebil på, er at sjåføren etter å ha stanset kjøretøyet og slått av motoren, åpner døra og reiser seg delvis i setet, for deretter å svinge seg ut av setet og rygge ut av døråpningen. Døråpningen på den aktuelle bilen var ikke høyere enn at sjåføren måtte stå i bøyd posisjon når han forlot førerhuset, med ryggen først. Sjåføren måtte løfte bena over dørkarmen og deretter 'finne' det øverste stigtrinnet, som sjåføren normalt ikke vil se pga den stillingen han står i. Fra det øverste stigtrinnet var det som før nevnt ca halvannen meter ned til bakken. For å sikre sjåføren mot nettopp fallulykker var bilen utstyrt med ekstra håndtak montert på begge sider av døråpningen.*

*Etter lagmannsrettens syn skyldes skaden nettopp en '**naturlig realisering**' av det farekompleks lastebilens konstruksjon og fallhøyden representerte. ...»*

Avsn. 43:

*«Selv om det ikke var noen teknisk feil ved tankbilen, var altså den **dominerende årsaksfaktoren** i denne saken tankbilens utforming og høyde. **As egen opptreden kommer helt i bakgrunnen.***

Rt. 2015 s. 1017 - Bagasjeluke

- Høyesterett viste til resonnementet og resultatet i Tankbildommen
- Avsn. 33:

Om situasjonen har mest likhetstrekk med av- eller påstigning eller lasting eller lossing av bilen, som er trukket fram som eksempler i forarbeidene på situasjoner som skal behandles ulikt, er etter mitt syn av mindre betydning her. [...] **Avgjørende for meg er likheten mellom vårt skadetilfelle og situasjoner hvor det utvilsomt foreligger ansvar.**

Avsn. 34:

Dette gjelder for de såkalte klemskadene, hvor noen får hånd eller fot i klem når bildører åpnes eller lukkes. Også skader oppstått som følge av at noen i bilen åpner en dør uten å se seg for, og døra treffer en forbipasserende fotgjenger eller syklist, har likhetstrekk. Begge skadetyper er uttrykkelig nevnt i forarbeidene som eksempel på forhold som dekkes av bilansvaret, jf. mitt tidligere sitat fra [NUT 1957:1](#)

Rt. 2015 s. 1017 Bagasjeluke forts.

- Ikke lagt vekt på at forarbeidene beskriver situasjoner hvor klemskadene skjer i forbindelse med av- og påstigning.
- Høyesterett fant at skaden hadde en noenlunde naturlig sammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold.
- Skaden var en naturlig konsekvens av bilens direkte bruk til transportformål.
- Motsatt resultat FinKN 2025 – sammenstøt med bakluke-
 - Bilens bakluke som årsaksfaktor er en del av bilen, men verken selve bilen eller luken var i «aktivitet da skaden skjedde. Den vesentligste årsaken til skaden var skadelidtes egen atferd (uoppmerksomhet)

Laste- og losseunntaket

- NUT 1957: 1 s. 59 – ansvaret gjelder ikke motorvognens bruk som annet enn kjøretøy [...]

*Synspunktet kan muligens også være til vegledning når det er spørsmål om å dekke **skade oppstått som følge av lasting av eller lossing fra en stillestående lastebil**. Resultatet vil her kunne bero på hvordan skaden voldes og på om den rammer en utaforstående trafikant eller en medhjelper. **Men komiteen har gått ut fra at slike skader som hovedregel faller utafor trafikkforsikringen***

Rt. 1986 s. 1293

Lastelemdommen

- Uhellet skjedde ved opplasting av bilens lastelem
- La vekt på de veiledende uttalelsene i forarbeidene hvor det var uttrykt at skader som oppstår som følge av lasting og lossing, som hovedregel faller utenfor bal.
- Uhellet var ikke utslag av den risiko som bal. tar sikte på å dekke.
- Faren som realiserte seg, skilte seg ikke fra den fare som foreligger ved opplasting av enhver annen gjenstand med tilsvarende tyngde og form.



HR-2016-2560-A Konteiner

- Avsn. 29:

Forarbeidene gir altså uttrykk for at skade oppstått som følge av lasting av eller lossing fra en stillestående lastebil som hovedregel faller utenfor bilansvaret. Det oppstilles likevel unntak for skader som skyldes motorvognens egne innretninger eller dens plassering i trafikken

Avsn. 36:

Den utløsende skadeårsaken var at A skled da han befant seg på konteinertaket etter å ha tatt av heisekjettingene. Det var egenskapene ved lasten – takets overflate var etter det opplyste dekket av løssnø – som utgjorde den umiddelbare årsaksfaktoren. At A under det påfølgende fallet ble påført flere brudd i ryggen, skyldtes først og fremst konteinerens høyde, selv om egenskaper ved kranbilen også kan ha hatt betydning for den skaden som oppsto

HR2016-2560-A Konteiner

- Avsn. 36 & 37:

A har anført at det må foretas en mer helhetlig tilnærming. Ved vurderingen mener han det blant annet må sees hen til at uhellet skjedde da kranbilen ble klargjort for transport, og til at behovet for å bestige konteinertaket hadde sammenheng med kranbilens egenskaper. Jeg er ikke enig i denne tilnærmingen. [....]

Den omstendighet at håndtering av last – i dette tilfellet konteineren – foretas i tilknytning til en motorvogntransport, **innebærer ikke at skaden av den grunn skjer ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret.** Som allerede nevnt, var det **egenskapene ved konteineren som utløste fallet**, og som dessuten var av avgjørende betydning for det videre skadeforløpet. Det kan da **vanskelig sies at kranbilen var så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den.**

Betraktninger

- Vil laste- og losseunntaket kunne opprettholdes?
- EU domstolen har foreløpig ikke behandles en laste- og lossesak, men har slått fast at skader som oppstår ved åpning av en bildør i forbindelse med pålessing er dekket av forsikringsdekningen, jf. C-648/17 Baltic Insurance avsn. 36
- Hvis direktivet kommer til anvendelse må balt bestemmelser tolkes i samsvar med EU/EØS rettslige kilder.
- Gir forarbeidene anvisning på en snevrere tolkning enn det som følger av EU-domstolens «bruksvilkår», vil det svekke vekten av de internrettslige unntakene.

Laste- og losseunntaket og skade på tredjemann

- Skaden vil falle utenfor bal. § 1 og § 4 fordi «gjer»-vilkåret ikke er oppfylt, og det foreligger heller ikke uaktsomhet hos bilfører.
 - Er direktivitet ikke relevant fordi man er utenfor det objektive ansvaret i bal, og det ikke foreligger et erstatningsansvar som etter norsk rett skal dekkes?
- C-383/19 *Ostrowski* – forsikringsplikt på en registrert bil som skulle vrakes – forsikringsplikt oppstår hvis det er **mulig at det kan** oppstå et erstatningskrav
- Rettspraksis tilsier at særlige unntak på trafikkforsikringens område som ikke har sin parallellitet i alminnelig erstatningsrett, vil kunne være direktivstridig

Kritikk mot laste- og losseunntaket i teorien

- Stenvik og Hagstrøm *Erstatningsrett 2. utgave*:
 - Reiser spørsmål om unntaket for lasting – og lossing kan være i strid med direktivet
 - Skader som oppstår i forbindelse med lasting og lossing, kan bli oppfattet å ha en sammenheng med kjøretøyets alminnelige bruk som transportmiddel, og dermed omfattet av forsikringsdekningen etter direktivet
- Skadetilfeller som ligner på hverandre behandles ulikt:
 - Rt. 2012 s. 233 (Tankbil) vs. HR-2016-2560-A (Konteiner)
 - Rt. 1989 s. 1293 (Lastelem) vs. Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjeluke)

Kort om direktivet – art. 3 «Use of vehicle»

- **Ordlyd art. 3**

*Med forbehold for artikkel 5 skal hver medlemsstat treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar ved **bruk av kjøretøyer** som vanligvis er hjemmehørende på medlemsstatens territorium, er dekket av forsikring*

- Direktivets saklige virkeområde er «bruk av kjøretøy» - forsikringen skal dekke erstatningsansvar ved slik bruk
- Naturlig å sammenligne art. 3 med § bal. 1 jf. § 4 – forskjellen er § 4 fastsetter et objektivt ansvar, men art. 3 bare tilsier at det skal foreligge forsikringsdekning av et oppstått erstatningsansvar.
- **Relevant praksis:** *Vnuk C-162/13, Andrade, C-648/17 Baltic Insurance Company, C-100/18 Linea Directa*

Unntaket i bal. § 2 b

- **Ordlyden:**
- *Ein skade går ikkje inn under lova i tilfelle då skaden [...] b. er gjord medan vogna er **forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast [...]***
- **Vilkårene er:**
 - Fråsegsett (bortsatt)
 - Fråsegsettingen (bortsettingen) må være gjort forsvarlig
 - Utenfor gate, veg eller annen stad der ålmenta kan ferdast

Forarbeidene:

- Fråsegsetting tilsier tydelig parkert (eller?)

Prop. 137 L (2018-2019) – om bal § 2 b

- **Ordlyden:** *Ein skade går ikkje inn under lova i tilfelle då skaden [...] b. er gjord medan vogna er **forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast [...]***
- I prop. ble unntaksbestemmelsene i bal. kap. 2 drøftet i lys av de siste dommene om «use of vehicle» fra EU-domstolen
- I lys av Vnuk C-162/13 fant dep. at avgrensningen «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» isolert ikke var forenlig med forståelsen av direktivet.
- Mente likevel at unntaket i § 2 (tidligere første ledd) b gikk klar av motorvognforsikringsdirektivet.

- **Begrunnelse:**

*Departementet viser til at skadar som oppstår når motorvogna er «forsvarleg fråsegsett», vanskeleg kan utgjere «use of vehicles» etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Motorvogna vil då **vere teken ut av bruk** som motorvogn*

- Dep. overså at EU-domstolen kort tid før hadde avsagt C-100/18 Linea Directa

C-100/18 Linea Directa

Saken omhandlet en bilbrann i et garasjeanlegg

Bilen hadde vært parkert i garasjeanlegget i over ett døgn

Etter spansk rett hadde eieren et objektivt ansvar, og ansvaret var dekket av forsikring.

Spania forela spørsmålet om spansk rett gikk lengre enn direktivet

EU-domstolen kom til at en bil som er parkert som et ledd i ordinær bruk måtte anses for å være «**in use**» i henhold til direktivet



HR-2021-822-A

Carport

Regress mellom to
forsikringsselskap

Enighet om at hendelsen var
omfattet av bal. § 4, men
spørsmålet var om tilfellet var
omfattet av unntaket i bal. § 2 b

Høyesterett kom til at
unntaksbestemmelsen ikke kom til
anvendelse:



HR-2021-822-A Carport

- Begrunnelse:
 - Flertallet viser til at samtlige av vilkårene må være oppfylt, og at de må ses som på som en samlet norm, jf. avsn. 48, 56,57.
 - Ingen tvil om at bilen var parkert forsvarlig.
- Avsn 55:
 - Unntaksbestemmelsen i bal. § 2 b generelt bør tolkes snevert for å sikre at det objektive bilansvarets dekningsområde blir tilstrekkelig omfattende.
- Det sentrale spm var om bilen var «fråsegsatt» utenfor et sted der ålmenta kan ferdast
- Avsn 57:
 - Fråsegsett tilsier mer enn at bilen står stille. Ordlyden gir liten veiledning for tolkningen

HR-2021-822-A Carport

- Avsn. 63
 - Trekker frem at forarbeidene er uklare, men legger vekt på at utgangspunktet for lovgrunnlaget: ansvaret skal være vidt = det må dermed kreves mer enn vanlig parkering for at kjøretøyet skal anses fråsegsatt
- «Utanfor stad der ålmenta kan ferdast» - bød ikke på like mye tvil
- Avsn 70:
 - Ordlyden, sammenholdt med lovkomiteens og deps. uttalelser, tilsier at det skal **ganske mye til for at man i lovens forstand** ikke skal anse allmenheten for å kunne ferdes på et sted.
 - Unntaksregelen begrenses også på dette punkt

HR-2021-822-A Carport – forholdet til EØS-retten

- Avsn. 75:
 - Flertallet: *Hvis det ikke kan foreligge noe erstatningsansvar, vil direktivet i utgangspunktet heller ikke kreve noen forsikringsdekning*
 - Uttalelsen indikerer en vurdering av om ansvar kan tenkes oppstå i forkant av en hendelse. Fremfor at direktivet dras inn hvor det i ettertid er konstatert at det foreligger et erstatningsansvar
- Avsn. 77-78:
 - Vektlegger at departementet i Prop. 137 L (2018-2019) endret § 2 og fjernet bestemmelsens andre ledd. Bakgrunnen var at lovgiver ønsker å etterstrebe fullt samsvar mellom bal. og motorvogndirektivet

HR-2021-822-A Carport – forholdet til EØS-retten

- Avsn 82,83,84,87,91 & 92 :
 - Departementet ønsket at bal. må tolkes i lys av praksisen til EU-domstolen.
 - Flertallet fant at departementet generelt bygde på at «fråsegsett» måtte sees i sammenheng med direktivets begrep «use of vehicle 
 - Anses kjøretøyet for å være i bruk («use») vil det ikke samtidig kunne være fråsegsett
 - Departementet var ikke kjent med EU-domstolens dom C-100/18 Linea Directa da prop. ble skrevet to mnd senere.
 - Flertallet mente at sammenhengen mellom bal. og forståelsen av direktivet, tilsa at dommen måtte tillegges vekt ved avgrensningen av området for det objektive ansvaret etter bal.
 - Unntaket i bal. § 2 b må tolkes slik at den ikke omfatter ordinær parkering av biler som er i regelmessig bruk.

HR-2024-2350-A Verkstedbrann

Motorsykel som ble plassert på verksted. To dager etter ankomst begynte den å brenne i verkstedlokalet.

Enighet om at dette var omfattet av bal. § 4, men spørsmålet var om bal. § 2 b kom til anvendelse

Ankende part anførte: At saken skilte seg fra Carport-dommen fordi motorsykkelen ikke kunne sies å ha vært i regelmessig bruk før brannen startet

Dessuten – verksted var uttrykkelig nevnt som eksempel i forarbeidene på at unntaket kom til anvendelse

Direktivet kommer ikke til anvendelse fordi det ikke forelå personlig erstatningsansvar



HR-2024-2350-A Begrunnelse

- Kom til at unntaket ikke kom til anvendelse og det forelå ansvar etter bal.
- Ikke grunnlag for å fravike Carportdommen
 - Viser til at dep. i etterkant av dommen har bekreftet flertallets forståelse i Carportdommen – dersom de var av en annen oppfatning hadde det vært naturlig å kommentere i siste høringsnotat 14.03.23
 - Gode grunner taler for å opprettholde utgangspunktet om at bestemmelsen tolkes i samsvar med direktivets art. 3.
 - Vil medføre at bestemmelsen blir snever og kommer til anvendelse der det ikke foreligger et personlig ansvar, men dersom direktivbrudd skal unngås måtte skje en mer grovmasket tilpasning gjennom tolkningen av bal. § 2 b.
 - **Konklusjon:** Ordinære verkstedsopphold faller utenfor unntaket, også der oppholdet er langvarig.

Hva står igjen av unntaket?

Ikke godt å si!

Verkstedsopphold er omfattet – selv langvarige

Lagring – for eksempel lagring gjennom en sesong?

Eller, kreves det enda lengre tidsrom?

At man gjør tiltak med motoren, hjul mv. for å gjøre
«fråsegsettingen» mer permanent – fjerne seg fra motorvognen som
transportmiddel og regelmessig bruk