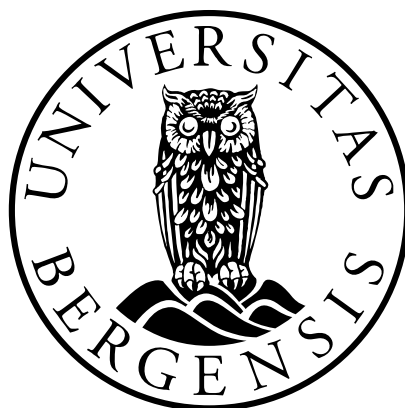


Bortsattunntaket i bilansvarsloven

*Innholdet i og rekkevidden av unntaket i
bilansvarsloven § 2 bokstav b og forholdet til
EU/EØS-retten.*

Kandidatnummer: 101

Antall ord: 13 957



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

11. desember 2023

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	2
1.1	Tema og problemstilling	2
1.2	Aktualitet.....	3
1.3	Rettskildebildet og metodespørsmål	5
1.4	Avgrensninger og fremstillingen videre.....	8
2	Rettslige utgangspunkter i bilansvarsloven og direktivet	9
2.1	De to regelsettenes bakgrunn og formål.....	9
2.2	Bilansvarsloven – forsikringsdekning og ansvar for skade kjøretøy «gjer»	10
2.3	Motorvognforsikringsdirektivet – forsikringsdekning av ansvar ved «bruk».....	14
2.4	Behovet for å se regelsettene i sammenheng	16
3	Bortsattunntakets innhold.....	19
3.1	Bakgrunnen for bortsattunntaket.....	19
3.2	Tre kumulative vilkår	20
3.3	Hvordan Høyesterett samordner regelsettene i HR-2021-822-A (Carport).....	21
3.3.1	Innledning.....	21
3.3.2	Analyse av mindretallets syn på direktivforpliktelsen	22
3.3.3	Analyse av flertallets syn på direktivforpliktelsen.....	22
3.4	Motorvognen må være «fråsegsett»	25
3.4.1	Hva innebærer «fråsegsett»?	25
3.4.2	EU-rettspraksis tilknyttet skade bortsatte biler volder	30
3.5	Den geografiske avgrensningen	32
3.5.1	Hva innebærer den geografiske avgrensningen?.....	32
3.5.2	EU-rettspraksis tilknyttet geografisk avgrensning	37
3.6	Bortsettelsen må være «forsvarleg»	38
4	Avsluttende betraktninger.....	41
	Kilderegister	42

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Tema for masteroppgaven er reguleringen av skader biler som står i ro volder, som reguleres i bilansvarsloven § 2 bokstav b.¹ Hovedregelen i bilansvarsloven følger av § 4, og er at trafikksikringsselskapet til skadevoldende motorvogn er erstatningsansvarlig for den skade en motorvogn «gjer». Masteroppgaven omhandler unntak fra denne hovedregelen, for skader som «er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast».

For unntaket er det sentrale vilkåret at kjøretøyet er «fråsegsett». Den tilsvarende bokmålsversjonen av «fråsegsett» er «bortsatt».² For å ha en kortfattet og presis betegnelse på unntaket i § 2 bokstav b, vil *bortsattunntaket* bli benyttet som en term på unntaket i oppgaven. Gjennom masteroppgaven skal innholdet og rekkevidden av bilansvarslovens bortsattunntak analyseres.

Bilansvarslovens regler kan ikke praktiseres uten å avklare forholdet til EUs motorvognforsikringsdirektiv.³ Motorvognforsikringsdirektivet er en konsolidering av de fem tidligere direktivene med regler for forsikring av kjøretøy.⁴ Etter direktivets artikkel 3 «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».⁵ Motorvognforsikringsdirektivet regulerer dermed i utgangspunkt kun *forsikringsplikten* av nasjonal erstatningsrett, mens bilansvarsloven regulerer både *forsikringsrettslige* og *erstatningsrettslige* spørsmål på bilansvarets område. Forskjellen i regelsystemenes oppbygning gjør det utfordrende å forstå hvilke forpliktelser motorvognforsikringsdirektivet legger på tolkningen av bilansvarsloven. Den stadige

¹ Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarsloven).

² Nygaard (1990) s. 46.

³ Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF ble innlemmet i EØS-avtalen i 2011. EØS-avtalens hoveddel er gjennomført ved Lov 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven) § 1.

⁴ Nåværende direktiv: Direktiv 2009/103/EF (motorvognforsikringsdirektivet). Første direktiv 72/166/EØF av 24. april 1972, andre direktiv 84/5/EØF av 30. desember 1983, tredje direktiv 90/232/EØF av 14. mai 1990, fjerde direktiv 2000/26/EF av 16. mai 2000 og femte direktiv 2005/14/EF av 11. mai 2005. Et sjette direktiv Directive (EU) 2021/2118 med endringer av motorvognforsikringsdirektivet har frist for gjennomføring i 2023.

⁵ Norske språkversjonen av motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF er gyldig, jf. EØS-avtalen artikkel 129 første avsnitt.

utviklingen av direktivets virkeområde gjennom EU-domstolens tolkning, kompliserer situasjonen ytterligere.⁶ Denne utfordringen gjør seg gjeldende på hele bilansvarets område, men skal her belyses gjennom å analysere motorvognforsikringsdirektivets betydning for bortsattunntaket.

1.2 Aktualitet

I 2022 var det rekordmange bilskader, med over én million hendelser og en samlet kostnad nær 18,5 milliarder kroner.⁷ Det er ikke bare i trafikken bilskader oppstår, stillestående biler forårsaker også store ødeleggelse. Et nyere eksempel er brannen på Sola Flyplass. Brannen startet i en dieselbil som var parkert i parkeringshuset, og spredte seg til bilene og bygningsmassen rundt. Parkeringshuset kollapset og omkring 1600 biler ble skadet. Kostnadene beløp seg mellom 700 og 800 millioner kroner.⁸ Bilansvaret utgjør følgelig en praktisk og økonomisk viktig del av norsk erstatningsrett, og skaper stort behov for klare regler for fordeling av kostnadene bilskader medfører.

Det foreligger rettslig usikkerhet rundt bortsattunntakets innhold og når det får anvendelse. Noen har også gått så langt som å mene at bortsattunntaket er uforenlig med Norges folkerettslige forpliktelse til motorvognforsikringsdirektivet.⁹ Ordlyden gir lite veiledning i klarleggingen av rettsregelen. Lovforarbeidene har uttalelser som trekker i forskjellig retning, og gir et uklart bilde av regelens innhold. Forarbeidene ble utarbeidet før EØS-avtalen, og tar derfor ikke hensyn til forpliktelsene som følger av motorvognforsikringsdirektivet. I 2021 avsa Høyesterett en dom med dissens om hvordan motorvognforsikringsdirektivet forplikter ved tolkningen av bortsattunntaket.¹⁰ Litt over to uker før denne masteroppgaven leveres, kom en avgjørelse fra Gulating lagmannsrett som også vurderte om et tilfelle var omfattet bortsattunntaket.¹¹

Lovgiver har også nylig vurdert spørsmålet om unntaksreglene i § 2 måtte endres i lys av praksisen fra EU-domstolen.¹² Departementet kom frem til at tidligere andre ledd i

⁶ Delkapittel 2.4.

⁷ Lillejord og Steinsland (2023).

⁸ Brevik (2022).

⁹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 316-317.

¹⁰ HR-2021-822-A (Carport), Høyesteretts vurdering av direktivforpliktelsen analyseres i delkapittel 3.3.

¹¹ LG-2023-54649 (Gulating lagmannsrett).

¹² Prop. 137 L (2018-2019) punkt 3.3.

bestemmelsen måtte oppheves.¹³ Andre ledd unntok lovlig uregistrerte kjøretøy fra bilansvarsloven dersom skaden skjedde et sted utenfor alminnelig ferdsel, og en slik geografisk avgrensning av forsikringsplikten var uforenelig med EU-domstolens tolkning av direktivets virkeområde.¹⁴ Bortsattunntaket med tilsvarende geografisk avgrensning ble ikke ansett problematisk. Begrunnelsen var at bestemmelsen også krever at motorvognen er «forsvarleg fråsegsett», hvilket vanskelig kan utgjøre «bruk av kjøretøyer» etter artikkel 3.¹⁵ Omtrent en måned før proposisjonen ble publisert kom en avgjørelse fra EU-domstolen der vurderingstema var om skader en bil som var parkert i 24 timer voldt utgjorde «bruk av kjøretøyer».¹⁶ Avgjørelsen ble ikke nevnt i departementets gjennomgang av EU-rettspraksis,¹⁷ men som vi skal se var EU-dommen sentral ved Høyesteretts behandling av bortsattunntaket.¹⁸

Forpliktelsen til motorvognforsikringsdirektivet har også tidligere vist seg å by på problemer. I Finanger-saken ble den norske stat erstatningsansvarlige som følge av feil gjennomføring av direktivet i norsk rett.¹⁹ Den tidligere regelen om avkortning for passasjerer som visste eller burde visst at de satt på med en beruset sjåfør i bilansvarsloven § 7 fjerde ledd ble vurdert i strid med direktivet av Høyesterett,²⁰ og bestemmelsen ble i ettertid opphevet.²¹ Feilaktig gjennomføring av direktivet ble også avdekket i Nguyen-saken, der EFTA-domstolen slo fast at det var i strid med direktivet å unnta oppreisningskrav fra den obligatoriske trafikksforsikringen slik tidligere bilansvarsloven § 6 andre ledd gjorde.²² Feilen utgjorde et tilstrekkelig kvalifisert brudd på EØS-retten til at det utløste erstatningsansvar for staten. Selve Nguyen-saken ble senere løst med forlik, men staten ble kjent erstatningsansvarlig av Høyesterett for direktivbruddet i et senere gruppesøksmål.²³ Bilansvarsloven ble etter EFTA-domstolens uttalelse endret til å ikke lenger ekskludere oppreisningskrav.²⁴ Eksemplene

¹³ Endringslov nr. 46/2020.

¹⁴ Se mer i Prop. 137 L (2018-2019) punkt 3.4.

¹⁵ Se mer i Prop. 137 L (2018-2019) punkt 3.3.4.

¹⁶ C-100/18 *Linea Directa* avsnitt 40-46.

¹⁷ Prop. 137 L (2018-2019) punkt 3.2.2.

¹⁸ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 84-91, se delkapittel 3.3.

¹⁹ Rt. 2005 s. 1365 (Finanger II).

²⁰ Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I).

²¹ Endringslov nr. 61/2001.

²² Rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen E8/07, Norge mot Nguyen, 20. juni 2008.

²³ Rt. 2012 s. 1793 (Personskadeforbundet).

²⁴ Endringslov nr. 34/2009.

illustrerer spenninger mellom bilansvarsloven og motorvognforsikringsdirektivet. Denne spenningen er fortsatt aktuell, og vil belyses gjennom analysen av bortsattunntaket.

1.3 Rettskildebildet og metodespørsmål

Masteroppgaven tar utgangspunkt i juridisk rettsdogmatisk metode hvor siktemålet er å avklare gjeldende rett for bortsattunntakets innhold og rekkevidde. Noen særlige kommentarer må knyttes til oppgavens side til folkeretten, samt til metodespørsmål rettskildebildet for øvrig reiser.

Norge følger det dualistiske prinsipp, hvilket krever en særskilt gjennomføringsakt for at folkerettslige regler får anvendelse direkte i norsk rett.²⁵ Motorvognforsikringsdirektivet ble gjennomført i norsk rett hovedsakelig gjennom å konstatere regelharmoni mellom direktivet og bilansvarsloven.²⁶ I tråd med EØS-avtalens homogenitetsmålsetting, må EØS-avtalens regler ha samme innhold som de parallelle bestemmelsene i EU-retten.²⁷ Et utslag av dette er at reglene må tolkes i tråd med praksis fra EU-domstolen som behandler innholdet av reglene, slik at EU-domstolens praksis omkring tolkning av motorvognforsikringsdirektivet også er bindende.²⁸ Presumsjonsprinsippet medfører at norsk rett så langt det er mulig skal tolkes i samsvar med våre folkerettslige forpliktelser.²⁹ Effektivitetsprinsippet innebærer at nasjonale regler må tolkes slik at de gir borgere effektivt gjennomslag for sine EU-rettslige rettigheter.³⁰

EU-domstolens metode er bestemmende for hvordan EU-rettslige kilder skal tolkes og vektet. Målet er å oppnå en autonom rettsorden uavhengig av den enkelte medlemsstats nasjonale juridiske metode, rettskultur eller begrepsbruk ved å foreta «selvstendig og ensartet fortolkning» av EU-rettslige bestemmelser.³¹ EU-regelverk og praksis fra EU-domstolen utgis på alle EU-landenes språk, noe som kan føre til uoverensstemmelse mellom ulike språkversjoner.³² Som forebyggende tiltak har EU-domstolen uttalt at rettsregelen ikke kan fastsettes «ved fortolkning av ordlyden alene. Udtrykkets betydning må klarlægges ud fra den

²⁵ Det er ikke nødvendig her gå inn på hvor langt dualismen rekker - for mer om prinsippet se Helmersen (2023).

²⁶ Se Ot.prp. nr. 72 (1991-1992) s. 15-16, jf. 76-79.

²⁷ Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I) s. 1836, tilsvarende Arnesen mfl. s. 41-42.

²⁸ Mer om homogenitetsmålsettingen i Fredriksen og Mathisen (2022) s. 70 flg. og Arnesen mfl. kapittel 3.2.

²⁹ Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I) s. 1826. For mer om presumsjonsprinsippet se Arnesen mfl. (2022) kapittel 27.4.

³⁰ I oppgavens henvises det til effektivitetsprinsippets materielle side, ikke den prosessuelle. Se mer i Arnesen og Stenvik (2015) s. 58-59.

³¹ Jf. C-135/15 *Nikiforidis* avsnitt 28 og mer utførlig i Fredriksen og Mathisen (2022) s. 329 flg.

³² Fredriksen og Mathisen (2022) s. s. 351-353.

sammenheng, hvori det indgår, og under hensyn til formålet med og oppbygningen med [direktivet]». ³³

Når avgjørelser fra EU-domstolen siteres i oppgaven, brukes både den engelske og danske språkversjonen. Det siteres fortrinnsvis på dansk fordi språkligheten med norsk gir en bedre flyt i teksten. En utfordring er at de forskjellige språkversjonene uttrykker direktivforpliktelsen forskjellig. Den norske og engelske versjonen knytter forsikringsplikten i artikkel 3 til vilkår om «bruk av kjøretøy» og «use of vehicles», mens den danske versjonen ikke har noe eksplisitt vilkår for brukskravet. I EU-dommene på dansk som behandler artikkel 3 tilføyes «færdsel med» for å inkludere brukskravet. ³⁴ Det er derfor mer treffende å benytte den engelske versjonen når sitatet inneholder selve bruksvilkåret.

I 2021 kom et sjette direktiv med endringer til det her omtalte motorvognforsikringsdirektivet. ³⁵ Det sjette direktivet kodifiserer EU-domstolens praksis angående hva forsikringsplikten dekker. ³⁶ Relevant for problemstillingen er at det inkluderer en definisjon av «use of vehicles». ³⁷ Det nye direktivet har imidlertid ikke blitt gjennomført i EØS ennå, og har derfor ingen virkning for Norge. ³⁸ I oppgaven utledes derfor rekkevidden av forsikringsplikten gjennom EU-domstolens praksis. ³⁹ Denne løsningen strider ikke mot homogenitetsmålsettingen, da det relevante innholdet av endringene i sjette direktiv uansett følger av den praksisen fra EU-domstolens som brukes for å tolke forsikringspliktens rekkevidde.

Bilansvarslovens forarbeider har uttalelser om formålet og betydning av bestemmelsene som gir veiledning for hvordan lovgiver har ment at rettsreglene skal forstås. ⁴⁰ Som tidligere nevnt begynner likevel lovens forarbeider å bli gamle, og stammer fra før EØS-samarbeidet. Videre er de sparsommelige og uklare på enkelte punkter. ⁴¹ Til tross for dette, har en del generelle bemerkninger fra forarbeidene om bilansvarets rekkevidde blitt tillagt mye vekt i

³³ C-264/14 *Hedqvist* avsnitt 47.

³⁴ Eksempelvis i C-162/13 *Vnuk* avsnitt 41.

³⁵ Det nye direktivet er (EU) 2021/2118, tidligere og videre omtale av motorvognforsikringsdirektivet gjelder direktiv 2009/103/EF.

³⁶ For en grundigere gjennomgang av direktivets innhold og betydningen for norsk rett, se Thorson (2023).

³⁷ Det bestemte vilkåret for forsikringsdekningens omfang i artikkel 3.

³⁸ Implementeringsfristen er i slutten av 2023, se høringsforslag til endringer i bilansvarsloven utsendt 14.03.2023, som fortsatt er under behandling. Tilsvarende på EFTA sine nettsider: <https://www.efta.int/eea-lex/32021L2118>.

³⁹ Delkapittel 2.3, 3.4.2 og 3.5.2.

⁴⁰ Eckhoff (2001) s. 70.

⁴¹ Delkapittel 3.4.1 og 3.5.1.

høyesterettspraksis.⁴² Samtidig viser forarbeidene tydelige at den nærmere avgrensningen av bilansvarslovens rekkevidde overlates til rettspraksis,⁴³ hvilket innebærer at sistnevnte må legges til grunn ved eventuell motstrid.

En utfordring ved analysen av gjeldende rett er at selv om det finnes en del praksis fra Høyesterett knyttet til bilansvarsloven, har ikke bortsattunntaket blitt berørt i rettspraksis. Dette var frem til avgjørelsen HR-2021-822-A (Carport), hvor bortsattunntaket ble satt på spissen. Dommen er avsagt under dissens, hvilket svekker dens rettskildemessig vekt. Samtidig er det en 4-1 dissens, som gir flertallets avgjørelse mer styrke. Flertallet og mindretallet skiller seg både i premissene og konklusjonen, hvilket gir grunn til å analysere avgjørelsen i et rettskildemessig lys.⁴⁴

Uttalelser fra proposisjonen der departementet fastslo at bortsattunntaket ikke måtte endres på grunnlag av den nye praksisen fra EU-domstolen,⁴⁵ ble gitt en sentral rolle i Carport-dommen.⁴⁶ Uttalelsene kom etter bestemmelsen ble vedtatt, og kan klassifiseres som etterarbeid. Slike etterarbeid har rettskildemessig vekt ved at de kan klargjøre lovgivers mening med bestemmelsen, men den rettskildemessige verdien varierer.⁴⁷ I Carport-dommen tolket fraksjonene lovgiverviljen forskjellig, noe jeg kommer tilbake til.⁴⁸

Det blir vist til praksis fra lagmannsretten i fremstillingen. Disse mangler prejudikatsverdi, men brukes for å eksemplifisere sider av bortsattunntaket. En av disse er Bergen MC Center-saken, som er en ikke-rettskraftig dom fra Gulating lagmannsrett.⁴⁹ Den er av interesse, fordi den bygger videre på Høyesteretts forståelse av bortsattunntaket i Carport-dommen.

Det er noen saker fra Finansklagenemnda der bortsattunntaket behandles. Finansklagenemnda er et bransjebasert, utenomrettslig konfliktløsningsorgan. De løser tvister basert på gjeldende rett, men avgjørelsene har ingen rettslig bindende virkning for partene.⁵⁰ Domstolene bruker i noen tilfeller nemndspraksis som en rettskilde, men hvilken vekt kilden tillegges varierer

⁴² Noe av denne praksisen brukes i innføringen av hovedregelen i bilansvarsloven i kapittel 2.2.

⁴³ NUT 1957:1 s. 42.

⁴⁴ Analyse av Høyesteretts syn på direktivforpliktelsen kommer i delkapittel 3.3.

⁴⁵ Delkapittel 1.2 og Prop. 137 L (2018-2019) punkt 3.3.

⁴⁶ HR-2021-822-A (Carport), se delkapittel 3.3.

⁴⁷ Eckhoff (2001) s. 95.

⁴⁸ Høyesteretts bruk av etterarbeidet analyseres i delkapittel 3.3.

⁴⁹ LG-2023-54649 (Gulating lagmannsrett).

⁵⁰ Finansklagenemnda – Om oss.

blant annet ut fra hvor enhetlig og fast tolkningspraksisen er.⁵¹ Det finnes ingen fast og enhetlig praksis vedrørende bortsattunntaket, slik at praksisen fra finansklagenemnda er ikke egnet til å illustrere noe annet enn typetilfeller.

Det finnes ingen grundige fremstillinger av bortsattunntaket i juridisk litteratur. Det omtales på overflatenivå i teoribøker om bilansvaret,⁵² og enkelte artikler drøfter unntaket mer inngående i lys av Carport-dommen.⁵³ I masteroppgaven brukes juridisk teori til å synliggjøre ulike forståelser av rettsstilstanden og til å underbygge argumentasjonen.⁵⁴

1.4 Avgrensninger og fremstillingen videre

Bilansvarsloven kapittel II regulerer ansvarsgrunnlagene trafikksforsikringen må dekke. Utover hovedregelen i § 4, er spesialregelen i § 8 om skader motorvogner gjør på andre motorvogner relevant for bortsatte kjøretøy. Begge bestemmelser knytter ansvaret til den skade en motorvogn «gjør». Fordi problemstillingen knytter seg til bortsattunntaket, avgrenses det av hensyn til masteroppgavens omfang og størrelse til å belyse lovens ansvarsgrunnlag gjennom hovedregelen i § 4.

I neste kapittel kommer en gjennomgang av bakgrunnen for og formålet med bilansvarsloven og motorvognforsikringsdirektivet, etterfulgt av en kort innføring i hovedregelen til hvert regelsett. Deretter belyses de tolkningsutfordringer forholdet mellom regelsettene medfører. Kapittel 3 utgjør hovedtyngden av oppgaven med analysen av bortsattunntaket. Før hvert enkelt unntak analyseres, tas det standpunkt til hvordan regelsettene må samordnes i lys av Høyesteretts løsninger i Carport-dommen. I kapittel 4 vil det knyttes noen avsluttende betraktninger til bortsattunntakets plass i bilansvaret i dag.

⁵¹ Se Nygaard (2004) s. 216 og Bull (2008) s. 49-54, eksempel fra Høyesterett er Rt. 2015 s. 695 avsnitt 35.

⁵² Nygaard (1990) og Engstrøm (2022).

⁵³ Aspøhug og Sørum (2021), Stenvik (2021) og Jørgensen (2021).

⁵⁴ Se Eckhoff (2001) s. 269-282 for vekten av juridisk teori som rettskilde.

2 Rettslige utgangspunkter i bilansvarsloven og direktivet

2.1 De to regelsettenes bakgrunn og formål

I dette kapittelet kommer en gjennomgang av hvordan bilansvaret reguleres i norsk rett gjennom bilansvarsloven og motorvognforsikringsdirektivet. For å kunne forstå en unntaksregel som bortsattunntaket, er det nødvendig å kjenne til utgangspunktene og regelsystemet bestemmelsen er en del av.

Utgangspunktet for arbeidet med bilansvarsloven, var å lage et regelverk som sikret en tilfredsstillende erstatningsordning for de bruken av motorvogn påfører skade. Dette skulle dekke både tilfeller vognens fører var skyld i skaden og ikke.⁵⁵ På bakgrunn av at motortrafikken utgjør en uvanlig stor skadefaktor med risiko for alvorlige skader, ble det bestemt en vid erstatningsplikt for bilansvaret.⁵⁶ I avveining av denne risikoen mot de kostnader den nye loven ville påføre motortrafikken, ble det konkludert med at det er rimeligere at motortrafikken bærer tapet, enn den tilfeldige skadelidte.⁵⁷ Bilansvarsloven ble definert til å gjelde «skadebot for skade som motorvogner gjer på folk eller eige og likeins trygding mot slik skade».⁵⁸ Loven dannet dermed et eget erstatningsansvar for den skade «motorvogner gjer»,⁵⁹ og dette erstatningsansvaret dekkes av den lovpålagte obligatoriske forsikringsordningen som finansieres av bileierne.⁶⁰

Ved å legge erstatningsansvaret direkte hos forsikringsselskapene, blir skadelidte sikret at den ansvarlige har økonomi til å gi fullstendig dekning for skadene. I tillegg beskyttes eiere og brukere av motorvogner mot et personlig økonomisk ansvar som kunne vært belastende og i ytterste tilfelle ruinerende.⁶¹ Flyttingen av erstatningsplikten fra skadevolder til trafikkforsikringsselskapet var en vesentlig endring fra den tidligere motorvognloven til bilansvarsloven, og medførte at den økonomiske byrden spres på alle forsikringstakere og tapene pulveriseres. Sikring av skadelidtes oppgjør prioriteres dermed over den økonomiske

⁵⁵ NUT 1957:1 s. 26.

⁵⁶ NUT 1957:1 s. 26.

⁵⁷ NUT 1957:1 s. 26.

⁵⁸ Bilansvarsloven § 1.

⁵⁹ Vilkåret «gjer» blir gjennomgått i delkapittel 2.2.

⁶⁰ Se bilansvarsloven § 15.

⁶¹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 300.

byrden det påfører motortrafikkfellesskapet, en prioritering som gjennomsyrrer lovens system. Hensynet til å sikre skadelidtes erstatning er viktig ved tolkningen av bilansvarslovens regler, og overstyrer hvordan unntak fra hovedregelen forstås.

Motorvognforsikringsdirektivet regulerer krav til medlemslandenes forsikringsdekning av erstatningsansvar tilknyttet motorkjøretøy innenfor det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS).⁶² Bakgrunnen for å harmonisere kravene til motorvognforsikring var opprinnelig å fjerne behovet for grensekontroll av forsikringsdekningen til passerende kjøretøy innad i EU.⁶³ Det ga forsikringstakere en trygghet om at deres eventuelle erstatningsansvar ville være dekket av forsikring om skaden oppstod i andre medlemsland. På denne måten bidrar direktivet til å ivareta det grunnleggende formålet med EØS-avtalen om å sikre fri flyt av personer og varer mellom landegrensene.⁶⁴ Til forskjell fra arbeidet med bilansvarsloven var dermed ikke tanken bak etableringen av regelverket hvilke skader som skulle dekkes, men heller at de skader som var omfattet av nasjonalt erstatningsansvar, skulle være dekket av en forsikring.

I *Vnuk* slo EU-domstolen fast at motorvognforsikringsdirektivet har et ytterligere formål. Det ble uttalt at direktivet må «[...] forstås i lyset af det dobbelte formål om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af et motorkøretøj og liberaliseringen af personers og varers bevægelighed i forbindelse med gennemførelse af det indre marked, som direktiverne forfølger».⁶⁵ Beskyttelse av skadelidte har dermed vokst frem som et formål med direktivet, noe som ligner det viktigste hensynet med bilansvarsloven. Et skille er imidlertid at mens bilansvarsloven er laget for å sikre skadelidte en forsvarlig erstatning for bilskader, må beskyttelsen av skadelidte etter direktivet i hovedsak være begrenset til å gjelde forsikringsrettslig. Med sistnevnte menes beskyttelse av at det erstatningsansvaret som er oppstått på bakgrunn av nasjonal rett skal være dekket av forsikring.

2.2 Bilansvarsloven – forsikringsdekning og ansvar for skade kjøretøy «gjer»

Hovedregelen i bilansvarsloven finnes i § 4, og lyder:

⁶² Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF.

⁶³ Direktiv 72/166/EØF artikkel 2, i motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF artikkel 4.

⁶⁴ Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF fortalen avsnitt 2.

⁶⁵ C-162/12, *Vnuk* avsnitt 49.

Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden.

Skadelidte har krav på erstatning fra trafikforsikringen til motorvognen for den skade motorvognen «gjer» på folk eller ting,⁶⁶ selv om ingen er skyld i skaden. Dette innebærer at det ikke kreves uaktsomhet eller annen skyld hos skadevolder, for at skadelidte skal kunne kreve erstatning. Bilansvaret er derav et objektivt ansvar. Erstatningsansvar kan følgelig også pålegges ved hendelige uhell, så lenge øvrige vilkår for erstatningsansvar er oppfylt.

Før bilansvarsloven var erstatningsplikten positivt avgrenset til å dekke skade oppstått «ved bruk» av motorvognen.⁶⁷ Med bilansvarsloven ble dekningsområdet endret til skader motorvogner «gjer», med en negativ avgrensning i § 2 som begrenser bilansvaret på to måter.⁶⁸ Det ekskluderer tilfeller med ekstraordinær skaderisiko der det er urimelig å pålegge trafikkfelleskapet kostnader, som ved rallykjøring eller atomskader,⁶⁹ og tilfeller der risikoens art ikke nødvendiggjør dekning gjennom den objektive bilansvarsordningen, herunder bruk av bil til noe annet enn kjøretøy og bortsatte biler.⁷⁰ Det er sistnevnte unntak som behandles i masteroppgaven.

Endringen fra «bruk» til «gjer» i bilansvarsloven var et bevisst valg fra lovgivers side, for å utvide dekningsfeltet til bilansvaret.⁷¹ Ordet «bruk» ble ansett å fordre menneskelig involvering eller aktivitet.⁷² Ordet «gjer» krever på sin side kun at skaden skyldes bilen. Det vil si erstatningsansvaret gjelder både for skader som oppstår ved bruk av bilen, og for skader som bilen selv gjør uten menneskelig involvering.

Ved at «gjer» krever at skaden er voldt av motorvognen, forutsettes årsakssammenheng mellom motorvognen og skaden.⁷³ Årsakssammenheng er et grunnleggende vilkår i erstatningsretten, med en faktisk og rettslig side. Faktisk årsakssammenheng er at hendelsen var en nødvendig betingelse for at skaden oppstod.⁷⁴ Rettslig årsakssammenheng innebærer at den nødvendige betingelsen ikke kan være så uvesentlig at det ikke er naturlig å knytte

⁶⁶ Jf. bilansvarsloven § 1 om dekning av skade på «folk eller eige», der «eige» betyr ting. Se Engstrøm (2022) s. 27.

⁶⁷ Jf. Lov 20. februar 1926 om motorvogner (motorvognloven) § 30 første ledd.

⁶⁸ Se Fleischer (1962).

⁶⁹ Bilansvarsloven § 2 bokstav c om «konkurranseskøyning på lukka bane» og d om «atomskade».

⁷⁰ Bilansvarsloven § 2 bokstav a om «køyredning» og bokstav b om «fråsegsett».

⁷¹ NUT 1957:1 s. 59.

⁷² NUT 1957:1 s. 59.

⁷³ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 44.

⁷⁴ Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II), fulgt opp i bla. Rt. 2001 s. 320.

ansvaret til den, samt at skaden må være adekvat, det vil si en påregnelig og ikke for fjernt avledet konsekvens av ansvarshendelsen (adekvanslæren).⁷⁵

Høyesterett tydeliggjør at «gjer» innebærer et årsakskrav i Rt. 2012 s. 233 (Tankbil). Der støtter de seg til rettssetningen fra Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II) om at den aktuelle årsaksfaktoren må ha «vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den».⁷⁶ Veiledende for hva ansvaret skal dekke er hvorvidt skaden er utslag av:

[d]et 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.⁷⁷

Dette innebærer at skaden må være en realisasjon av et eller flere av de nevnte risikoelementene ved motorvogner. Det blir poengtert i forarbeidene at det objektive ansvaret omfatter skade som voldes av treff fra løsnede deler eller oljesøl fra motorvognen.⁷⁸

Kjøretøyet må altså ikke være eneste årsak eller fysisk involvert for å tillegges ansvar. Det som kreves for å tilfredsstille årsakskravet er dermed at kjøretøyet har utgjort en *ikke uvesentlig årsak* i hendelsesforløpet som ledet til skaden.⁷⁹

En illustrerende sak er HR-2016-2560-A (Konteiner). Dommen gjaldt en mann som falt ned fra taket på en konteiner plassert på en kranbils lasteplan. Kranbilen var unektelig en nødvendig betingelse for skaden, da konteineren mannen falt ned fra sto på kjøretøyet. Kravet til faktisk årsakssammenheng var derfor oppfylt. Imidlertid slo Høyesterett fast at det var egenskapene ved lasten, ved at taket på konteineren var dekket av løssnø, som utgjorde den umiddelbare årsaken til at skaden oppstod.⁸⁰ Kranbilen var derfor ikke en vesentlig nok del av årsaksbildet til at det ble naturlig å knytte erstatningsansvaret til den,⁸¹ slik at «gjer»-kriteriet ikke var oppfylt og tilfellet falt utenfor bilansvarsloven.

Et eksempel som viser hvor vidt bilansvaret rekker er Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjeluke). Faktum var at bilens bagasjeluke ble lukket mens en person sto bøyd under den, slik at den traff

⁷⁵ Engstrøm (2022) s. 60-61.

⁷⁶ Rt. 2012 s. 233 (Tankbil) avsnitt 40 med henvisning til Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II) s. 70.

⁷⁷ NUT 1957:1 s. 58, uttalelsen er brukt i bla. HR-2021-822-A (Carport), Rt. 2012 s. 233 (Tankbil) og Rt. 2003 s. 557 (Politiflukt).

⁷⁸ NUT 1957:1 s. 58.

⁷⁹ For grundigere forklaring og mer rettspraksis, se Engstrøm (2022) s. 60-78.

⁸⁰ HR-2016-2560-A (Konteiner) avsnitt 35.

⁸¹ HR-2016-2560-A (Konteiner) avsnitt 37.

vedkommende i hodet og påførte skade. Trafikksforsikringsselskapet gjorde gjeldende at skaden ikke var en realisering av de særlige faremomenter ved kjøretøyet, og dermed lå utenfor bilansvarets dekningsområde. En del av begrunnelsen var at tilfellet lå nært laste- og losseskader, som etter forarbeidene er en skadetype som hovedregel faller utenfor trafikksforsikringen.⁸² Høyesterett anså dette likhetstrekket av mindre betydning, og la heller avgjørende vekt på likheten til situasjoner hvor det utvilsomt foreligger ansvar, herunder klemskader. Skade ved åpning og lukking av bagasjeluken «er utslag av vanlig bruk av bilen tilknyttet transportformål».⁸³ Høyesterett var dermed enstemmig om at tilfellet innfridde årsakskravet i bilansvarsloven § 4.⁸⁴

Det er uttalt i forarbeidene at adekvans ikke skal stilles som ytterligere erstatningsvilkår, og erstatningsplikten skal ikke begrenses til å dekke kun påregnelige følger av den enkelte motorvogns forhold eller bruk.⁸⁵ Avgrensningen mot ytterligere adekvanskrav kan imidlertid forklares med at ansvaret dekker skadene bilen *forårsaker*, og dermed er årsaksforholdet allerede innbakt i ansvarsgrunnlaget «gjer». Det er ikke meningen at erstatningsplikten skal «omfatte skadefølger som er uten noen naturlig eller rimelig årsaksammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold».⁸⁶ Det må følgelig ikke være en helt typisk skade for å dekkes av bilansvaret, men erstatningsansvaret begrenses på samme måte som resten av erstatningsretten mot helt uvanlige konsekvenser.

Et annet gjennomgående viktig hensyn for presisering av dekningsområdet, er at det bør «søkes gjort så vidt at trafikksforsikringen dekker alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig ved annen forsikring eller trygd».⁸⁷ Dette kan omtales som forsikringshensynet, og handler om hvorvidt parten hadde mulighet og foranledning til å forsikre seg mot skaden.⁸⁸ Forsikringshensynet kan være et argument for eller imot at ansvaret skal ilegges en part.⁸⁹

⁸² Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjeluke) avsnitt 10-11, spesifiseres ikke hvilket forarbeid som vises til i dommen, men samme står i NUT 1957:1 s. 66.

⁸³ Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjeluke) avsnitt 33.

⁸⁴ Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjeluke) avsnitt 39.

⁸⁵ NUT 1957:1 s. 60.

⁸⁶ NUT 1957:1 s. 60.

⁸⁷ NUT 1957:1 s. 58, uttalelsen tilsluttet i Rt. 1965 s. 451 (Vinsj) og HR-2021-822-A (Carport).

⁸⁸ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 220-221.

⁸⁹ Se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 221 med videre henvisninger til høyesterettspraksis som vektlegger forsikringshensynet.

Oppsummert, har lovgiver ment at bilansvaret skal være vidtrekkende. Eventuelle begrensninger må skje med forsiktighet.⁹⁰ Samtidig viser rettspraksis at ikke alle skadetilfeller er ment å dekkes. Det stilles krav til at skaden må skyldes motorvognens farekompleks og være utslag av bruk tilknyttet transportformål, for å oppfylle «gjer»-kriteriet. Motsetningsvis innebærer det at bilansvaret ikke dekker skader der motorvognens farekompleks utgjør en uvesentlig del av skadeforvoldelsen. Heller ikke omfattes skader det er mer naturlig å henvise til dekning på annen måte. Bortsatt unntaket bygger på disse hensynene - nemlig manglende årsakssammenheng og forsikringshensynet.

2.3 Motorvognforsikringsdirektivet – forsikringsdekning av ansvar ved «bruk»

Hovedregelen i motorvognforsikringsdirektivet følger av artikkel 3, som bestemmer at hvert medlemsland skal «treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på medlemsstatens territorium, er dekket av forsikring».⁹¹ Reguleringen er et minimumsdirektiv, som betyr at hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppnå formålet er opp til hvert enkelt medlemsland,⁹² så lenge «alle hensiktsmessige tiltak» tas i bruk for å oppnå at erstatningsansvaret som følge av «bruk av kjøretøyer» er dekket av forsikring. Direktivet er ikke til hinder for at medlemsstatene har nasjonal lovgivning som går lenger enn direktivet i å sikre forsikringsdekning av erstatningsansvar.⁹³

Forsikringspliktenes rekkevidde er knyttet til «bruk av kjøretøyer», eller «use of vehicles» som den engelske versjonen lyder.⁹⁴ Det kan systematisk sammenlignes med «gjer»-kriteriet i bilansvarsloven, da begge vilkår definerer hva forsikringen dekker. Det er likevel to store forskjeller mellom vilkårene. For det første utgjør «gjer» erstatningsansvaret som skal dekkes av forsikring, mens direktivet kun stiller krav til forsikringsdekningen av det nasjonale erstatningsansvaret ved «bruk av kjøretøyer». For det andre fastsetter og begrenser «bruk»

⁹⁰ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 55.

⁹¹ Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF artikkel 3.

⁹² TEUV artikkel 288 tredje setning.

⁹³ Arnesen og Stenvik (2015) s. 22.

⁹⁴ Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF artikkel 3 andre avsnitt.

forsikringspliktens rekkevidde alene, og direktivet har ikke noen eksplisitte negative avgrensninger slik bilansvarsloven har i § 2.

Vilkåret forsikringspliktens rekkevidde er tilknyttet varierer i de ulike språkversjonene av direktivet. Direktivet gir ingen definisjon på «bruk av kjøretøyer» og hva det innebærer.⁹⁵ Det har vært sprikende praksis for hvordan direktivets virkeområde er blitt tolket i de forskjellige medlemslandene. Dette har ført til at tolkningsspørsmål omkring vilkårets innhold er blitt stilt EU-domstolen. Den første avgjørelsen EU-domstolen avsa om «bruk av kjøretøyer» var *Vnuk*-dommen.⁹⁶ Senere har det kommet flere avgjørelser fra EU-domstolen som avklarer direktivets rekkevidde. Under følger en gjennomgang av de mest sentrale retningslinjene vi kan lese ut av EU-domstolens praksis om vilkåret.⁹⁷

Vnuk-dommen gjaldt skade en traktor gjorde på privat gårdsplass. Under rygging traff hengeren en stige, slik at personen som sto på stigen falt ned og ble skadet. Spørsmålet stilt for EU-domstolen var om traktorkjøringen skulle regnes som «use of vehicles», slik at tilfellet skulle vært forsikret etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Sentralt var spørsmålet om direktivet kun gjaldt bruk av kjøretøy i trafikken, hvilket enkelte språkversjoner av direktivet antydte. Dette gjaldt blant annet den spanske og franske språkversjonen som knytter forsikringsplikten til «circulación» og «circulation» - altså trafikk.⁹⁸ På bakgrunn av formålet med direktivet om å liberalisere fri bevegelse av personer, samt hensynet til skadelidte, la EU-domstolen til grunn at motorvognforsikringen skal komme til anvendelse for «any use of a vehicle that is consistent with the normal function of that vehicle»,⁹⁹ uavhengig av hvor skaden oppstår. Direktivets virkeområde er dermed ikke begrenset til trafikksituasjoner, og omfatter også bruk på privat eiendom.

I *Rodrigues de Andrade* ble en traktor som sto stille og holdt i gang en sprøytemiddelpumpe tatt av et jordskred, og traff en gårdsarbeider som omkom av skadene. Spørsmålet var om dette var en «bruk» som omfattes av forsikringsplikten. EU-domstolen bygde videre på rettssetning fra *Vnuk*, og presiserte at «bruk» etter direktivet omfatter all bruk av kjøretøyet

⁹⁵ Det er motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF som ikke definerer vilkåret. Nye direktiv (EU) 2021/2118 definerer «use of vehicles» i artikkel 1. Ref. delkapittel 1.3, utledes definisjonen heller av EU-rettspraksisen den bygger på.

⁹⁶ C-162/13 *Vnuk*.

⁹⁷ For en mer fullstendig gjennomgang av utviklingen i EU-rettspraksis se Prop. 137 L (2018–2019) punkt 3.2.2 og Thorson (2023) s. 251-253.

⁹⁸ C-162/13 *Vnuk* avsnitt 34.

⁹⁹ C-162/13 *Vnuk* avsnitt 59.

som transportmiddel.¹⁰⁰ Det var ikke det at traktoren sto stille da skaden oppstod som var avgjørende for om det var «bruk»,¹⁰¹ men den hovedsakelige bruken som arbeidsmaskin og ikke transportmiddel.¹⁰² I *BTA Baltic Insurance Group* oppstod skade som følge av at en passasjer åpnet bildøren slik at den skrapet opp siden på nabobilen.¹⁰³ Det at kjøretøyet var parkert og sto stille i skadeøyeblikket var ikke til hinder for at skaden oppstod på grunn av «bruk av kjøretøy». Åpning av bildører slik at personer og varer kan beveges inn eller ut av bilen, følger av kjøretøyets bruk som transportmiddel.¹⁰⁴ Skader vil altså fortsatt være forsikringspliktige uavhengig av om motoren er avskrudd og kjøretøyet står stille, så lenge motorvognen var i «bruk» som *transportmiddel*.

2.4 Behovet for å se regelsettene i sammenheng

Formålet med defineringen av ansvarsgrunnlaget den lovpålagte forsikringen skulle dekke i bilansvarsloven, var å sikre en god dekning av skadelidte.¹⁰⁵ Det viktige var altså *hva* som skulle dekkes, og reglene ble laget for å ivareta dette. Denne tvungne forsikringsplikten er begrenset til å omfatte det erstatningsansvaret bilansvarsloven regulerer, men bilansvarsloven utelukker ikke at bruk av bil kan medføre erstatningsansvar på andre ansvarsgrunnlag. Direktivet på sin side oppstiller forsikringsplikt for alt erstatningsansvar ved «bruk av kjøretøyer» som kan påvises etter nasjonale regler, så lenge det ikke foreligger et direktivhjemlet unntak for dette.¹⁰⁶ I de fleste tilfeller går det objektive ansvaret etter bilansvarsloven lenger enn alminnelig erstatningsregler, og dekker inn erstatningsansvaret som kunne oppstått på andre grunnlag. I slike tilfeller er det norske regelverket uproblematisk sett opp mot direktivet.¹⁰⁷ Samordningen av de to ulike regelsettene kan imidlertid være problematisk på to måter.

Det første problemet oppstår hvis et erstatningsansvar som følge av «bruk av kjøretøyer»,¹⁰⁸ ikke er dekket av bilansvarsloven. Er ikke erstatningsansvaret dekket av bilansvarsloven, vil

¹⁰⁰ C-514/16 *Rodrigues de Andrade* avsnitt 37 og 38.

¹⁰¹ C-514/16 *Rodrigues de Andrade* avsnitt 39.

¹⁰² C-514/16 *Rodrigues de Andrade* avsnitt 42.

¹⁰³ C-648/17 *BTA Baltic Insurance Group*.

¹⁰⁴ C-648/17 *BTA Baltic Insurance Group* avsnitt 36.

¹⁰⁵ Delkapittel 2.2.

¹⁰⁶ Asphaug og Sørnum (2021) s. 201, f.eks. at fører er unntatt forsikringsplikten i motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF artikkel 12 første ledd.

¹⁰⁷ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 304-305 og Asphaug og Sørnum (2021) s. 196.

¹⁰⁸ Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF artikkel 3.

det heller ikke være dekket av den lovpålagte trafikforsikringen. Direktivet krever forsikringsdekning for alt erstatningsansvar som følge av «bruk av kjøretøyer», og skiller ikke mellom hvilken regel som hjemler erstatningsansvaret. Det uforsikrede erstatningsansvaret vil dermed utgjøre et «hull» i forsikringsdekningen direktivet forplikter norsk rett å dekke.

Både Finanger og Nguyen-saken som ble nevnt tidligere er eksempler på tilfeller der slike «hull» i forsikringsplikten oppstod.¹⁰⁹ Hadde ikke lovgiver opphevet regelen i bilansvarsloven § 2 andre ledd som unntok skader arbeidsmaskiner gjorde fra loven hvis de ble brukt på sted utenfor allmenn ferdsel, hadde det vært godt egnet til å skape direktivstridige «hull». La oss si at en traktor, som var et lovlig uregistrert kjøretøy,¹¹⁰ ble brukt utenfor der allmennheten ferdes, eksempelvis inne i en låve. Hadde traktoren blitt kjørt inni låven for å flytte på en høyball, kunne traktoren truffet låveveggen, andre gjenstander eller personer, slik at skader oppsto. Hadde skadene kunne tillegges førerens uaktsomhet, ville det oppstått et culpaansvar. Erstatningsansvaret ville imidlertid ikke vært dekket av trafikforsikringen, fordi slike skader var unntatt bilansvarsloven etter § 2 andre ledd. Tilfellet ville likevel blitt konstituert som bruk av et kjøretøy som transportmiddel, og vært forsikringspliktig etter direktivet. Den manglende forsikringen av skadetyper ville ført til brudd på direktivforpliktelsen.

Det andre problemet handler om manglende ivaretagelse av effektivitetsprinsippet.¹¹¹ Vi kan stå overfor tilfeller der det ikke er erstatningsmuligheter eller det er uforholdsmessig vanskelig å oppnå erstatningsoppgjør etter norsk rett, for skadetyper som er å regne som forsikringspliktig bruk av kjøretøy som transportmiddel etter direktivet.¹¹² Slike tilfeller kan bli regnet som et hinder for effektiv gjennomføring av EØS-retten, selv om mangelen har opphav i den underliggende erstatningsretten.¹¹³ Selv om direktivet i utgangspunktet ikke skal påvirke nasjonale erstatningsregler, kan effektivitetsprinsippet da medføre at manglende tilpasning av erstatningsreglene slik at de inkluderer tilfellene forsikringsplikten gjelder for, er direktivstridig.

Ser man på den tidligere avkortningsregelen for passasjerer som «visste eller måtte vite at vognføreren var påverka av alkohol» i bilansvarsloven § 7 fjerde ledd annerledes enn

¹⁰⁹ Delkapittel 1.2.

¹¹⁰ Jf. bilansvarsloven § 15, jf. lov 1. juli 1965 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 16.

¹¹¹ Delkapittel 1.3.

¹¹² Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF artikkel 3.

¹¹³ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 78, se Asphaug og Sørsum (2021) s. 204-205.

Høyesterett gjorde i Finanger-saken,¹¹⁴ kan det være eksempel på direktivstridig innskrenkning av erstatningsansvaret. Høyesterett så på bestemmelsen som et unntak fra trafikkforsikringens dekningsområde,¹¹⁵ hvilket utgjorde en direktivstridig ekskludering av en gruppe passasjerer fra forsikringsselskapenes ansvar.¹¹⁶ Hadde bestemmelsen istedenfor blitt sett på som en kodifisering av alminnelige medvirkningsregler, hadde regelen slått fast at skader på passasjerer som visste eller burde visst at de satt på med en beruset sjåfør, ikke var erstatningsmessig etter norsk rett. Et tilfelle som ikke er erstatningsansvarlig etter norsk rett, pålegger heller ikke forsikringsplikt etter direktivet. Fremstår imidlertid avkortningen uforholdsmessig i forhold til skadelidtes medvirkning, er det uforenelig med direktivet. Etter direktivet skal forsikringsplikten dekke personskader på passasjerer,¹¹⁷ uten unntak for visshet om at fører var alkoholpåvirket. For å gi direktivet effektivt gjennomslag,¹¹⁸ måtte de nasjonale erstatningsreglene blitt tilpasset slik at de fastslo erstatningsansvar for slike skadetilfeller. Hvis ikke, ville det utgjort et «hull» mellom hva som var erstatningsmessig etter norsk rett og forsikringspliktig etter direktivet.

Bilansvarsloven regler må praktiseres på en slik måte at vi unngår disse to problemene. Dette er en utfordring på hele bilansvarets område, som lovgiver ikke har gitt noen uttrykkelig føring på hvordan skal løses. Videre i kapittel 3 skal det drøftes hvordan disse regelsettene må samordnes når det gjelder bortsattunntaket.

¹¹⁴ Bestemmelsen gjaldt for «[s]kadelidaren», og det nøytrale begrepet omfattet passasjerer. I dag er ordlyden i bal. § 7 fjerde ledd endret til «[s]kadeliden vognfører».

¹¹⁵ Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I) s. 1825.

¹¹⁶ Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I) s. 1826.

¹¹⁷ Motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF artikkel 12 første ledd.

¹¹⁸ Jf. effektivitetsprinsippet, se definisjon i delkapittel 1.3.

3 Bortsattunntakets innhold

3.1 Bakgrunnen for bortsattunntaket

Bakgrunnen for bortsattunntaket i § 2 bokstav b er at når en motorvogn står stille, vil de mest fremtredende risikofaktorene for et kjøretøy, nemlig bevegelighet, tyngde og hastighet, ikke gjøre seg gjeldende.¹¹⁹ Lovgiver uttalte at hovedregelen med objektivt ansvar for den skade kjøretøy volder, ikke er rimelig når en motorvogn i skadeøyeblikket står stille og ikke er aktiv del av trafikken.¹²⁰ Dette henger sammen med at det først og fremst er trafikkskader den objektive erstatningsplikten omfatter.¹²¹

En bortsatt bil kan fortsatt realisere farekomplekset teknisk svikt. For å vurdere om skaden er omfattet av bortsattunntaket eller bilansvaret, er det nødvendig å ta hensyn til de generelle retningslinjene for bilansvarets rekkevidde.¹²² Det som gjennomgående er lagt vekt på i Høyesterettspraksis er om skaden har en «noenlunde naturlig sammenheng med en motorvogns tilstand, egenskaper eller andre forhold, såfremt skaden ikke er voldt ved at motorvognen brukes til annet formål enn som kjøretøy».¹²³ Kjøretøyets tiltenkte formål er som transport- eller trafikkmiddel.¹²⁴ Dette er i tråd med transportformålet som ligger til grunn for brukskriteriet i motorvognforsikringsdirektivet.¹²⁵

Forsikringshensynet, det vil si at parten hadde mulighet og foranledning til å forsikre seg mot skaden på andre måter, er en annen veiledning for om bilansvaret skal gjelde.¹²⁶ Som veiledning når unntaket vurderes opp mot om hovedregelen bør gjelde, har departementet uttalt at «lovens ramme heller bør formes vidt enn for snevert, og at en utvidd formulering i forhold til gjeldende lov er å foretrekke, særlig for å markere at utkastet til dels også omfatter skade voldt av parkert motorkjøretøy, selv i tilfelle hvor slikt kjøretøy etter vår rettspraksis ikke har vært ansett for å være i bruk».¹²⁷

¹¹⁹ NUT 1957:1 s. 64.

¹²⁰ NUT 1957:1 s. 64.

¹²¹ NUT 1957:1 s. 58.

¹²² Delkapittel 2.2.

¹²³ NUT 1957:1 s. 58, bla. i Rt. 1965 s. 451 (Vinsj) og HR-2021-822-A (Carport).

¹²⁴ NUT 1957:1 s. 58-59 og 66, se transportformål vektlagt av Høyesterett i delkapittel 2.2.

¹²⁵ Delkapittel 2.3.

¹²⁶ Delkapittel 2.2.

¹²⁷ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 39.

I relasjon til bortsattunntaket uttaler departementet også at bilansvaret «omfatter skade voldt av parkert motorkjøretøy, selv i tilfelle hvor slikt kjøretøy etter vår rettspraksis ikke har vært ansett for å være i bruk».¹²⁸ Samtidig uttales det om innholdet i bestemmelsen at «[d]ersom et parkert motorkjøretøy volder skade mens det står forsvarlig bortsatt utenfor gate, veg eller annet sted som er åpent for alminnelig ferdsel, opprettholder og utvider proposisjonen (§ 2 første ledd bokstav b) unntaksregelen i komitéforslagets § 5 nr. 2 første punktum».¹²⁹ Uttalelsen om at unntaksregelen skal utvides strider med uttalelsen over om at «lovens ramme heller bør formes for vidt enn for snevert».¹³⁰

Det er uklart hva departementet mente utvidelsen av unntaket skulle bestå i. Det gjennomgående trekket i forarbeidene er at lovens dekningsområde skal være bredt av hensyn til skadelidte og at skadevolder ikke skal komme i personlig ansvar.¹³¹ De generelle retningslinjene i forarbeidene må derfor få prioritet over en uklar uttalelse om at unntaksbestemmelsen skulle utvides.¹³² Synspunktet om at lovens ramme skal være vid er dermed førende for tolkningen av bortsattunntakets rekkevidde.

Utgangspunktet ved tolkningen av bilansvarsloven § 2 bokstav b er dermed at lovens hovedregel om ansvar for trafikksforsikringen har et bredt omfang. Til gjengjeld gis unntaksbestemmelsen et snevert anvendelsesområde. Overordnet er det tre momenter det kan ses til ved vurderingen av om et tilfelle dekkes av bortsattunntaket. For det første om skaden ikke hadde en naturlig sammenheng med kjøretøyets farekompleks. For det andre om kjøretøyet ble brukt til annet formål enn som trafikkmiddel da skaden oppstod. For det tredje om det er mer naturlig at skaden dekkes på annen måte, spesielt ved annen forsikring.

3.2 Tre kumulative vilkår

Bortsattunntaket i bilansvarsloven § 2 bokstav b gjør unntak fra bilansvaret dersom skaden:

- b. er gjort medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast.

¹²⁸ Ot.prp. nr.24 (1959–1960) s. 39.

¹²⁹ Ot.prp. nr.24 (1959–1960) s. 44.

¹³⁰ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 39.

¹³¹ Bla. NUT 1957:1 s. 58-59 og Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 39.

¹³² Se Nygaard (2004) s. 198 om at den rettskildemessige betydningen av forarbeidene er uklare.

Bortsattunntaket oppstiller tre kumulative vilkår. Motorvognen må være «fråsegsett», «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» på en «forsvarleg» måte. I tillegg tydeliggjør ordet «medan» at alle vilkårene må være oppfylt i det skaden oppstår. Det er dermed ikke tilstrekkelig at vilkårene var oppfylt på et tidligere tidspunkt, hvis de ikke er oppfylt på skadetidspunktet. Skaden vil da omfattes av bilansvarslovens dekningsfelt.

Hvorvidt unntaket inntreer må avgjøres ut fra en totalvurdering av om det relevante farekomplekset gjør seg gjeldende i en slik grad at skadesituasjonen heller bør omfattes av det objektive ansvaret.¹³³ De tre vilkårene unntaket består av må derfor ses i sammenheng.

3.3 Hvordan Høyesterett samordner regelsettene i HR-2021-822-A (Carport)

3.3.1 Innledning

Før vilkårene i bortsattunntaket analyseres, må det tas stilling til hvilke føringer motorvognforsikringsdirektivet legger på tolkning av bilansvarsloven. Dette gjøres ved å analysere vurderingen av direktivforpliktelsen i Carport-dommen. Avgjørelsen er fattet under 4-1 dissens. Flertallets synspunkt gir uttrykk for gjeldende rett, og behandles dermed mest utførlig. Før jeg kommer inn på denne, presenteres faktum etterfulgt av en kort analyse av mindretallets løsning.

Dommen omhandlet en bil parkert i en carport mellom to boliger, og som etter omtrent 28 timer kom i brann som følge av feil ved bilens elektriske anlegg. Begge boligene ble påført betydelige skader. Eiendommen var forsikret hos KLP, som utbetalte erstatningsoppgjør for skadene. Deretter fremmet de regresskrav mot bilens forsikringsselskap, Gjensidige Forsikring AS. Partene var uenige om tilfellet var omfattet av bortsattunntaket. Gjaldt bortsattunntaket, ville ikke KLPs regresskrav overfor Gjensidige føre frem.¹³⁴ Sentralt i avgjørelsen var forholdet mellom unntaksbestemmelsen og motorvognforsikringsdirektivet, særlig om EU-domstolens avgjørelse *Linea Directa* måtte få anvendelse.¹³⁵

¹³³ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 57.

¹³⁴ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 2-5.

¹³⁵ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 85 med henvisning til C-100/18 *Linea Directa* – mer om avgjørelsen i delkapittel 3.3.3 og 3.4.2.

3.3.2 Analyse av mindretallets syn på direktivforpliktelsen

Mindretallet forutsatte at det må konstateres underliggende ansvar etter norsk rett før direktivets anvendelsesområde må trekkes inn i tolkningen av bilansvarsloven.¹³⁶ Han mente at det ikke forelå personlig erstatningsansvar, og dermed at det *ikke* forelå noen folkerettslig forpliktelse til å tolke «fråsegsett» i overensstemmelse med EU-rettspraksisen.¹³⁷ Dette på bakgrunn av at bortsettelsen var forsvarlig, slik at det ikke forelå et culpaansvar som ville vært direktivstridig at falt utenfor forsikringsdekningen.¹³⁸

Mindretallet går videre til å vurdere om *Línea Directa* likevel skal tillegges vekt. Mindretallet tolker ikke ettarbeidene som en lovgivervilje om å tolke bilansvarsloven i fullt samsvar med direktivet,¹³⁹ men som en henvisning til presumsjonsprinsippet.¹⁴⁰ Det var derfor ikke grunnlag for å anta at lovgiver mente vi skulle gå lenger enn vi er folkerettslig forpliktet til, og fant at *Línea Directa* ikke skulle vektlegges.¹⁴¹

Det kan stilles spørsmål ved mindretallets forståelse av erstatningsansvaret i norsk rett. Under henvisning til juridisk litteratur legger han til grunn at det personlige erstatningsansvaret som aktualiserer direktivet kun omfatter vanlig skyldansvar eller arbeidsgiveransvar.¹⁴² Uttalelsen utelater muligheten for at bilskader kan ha ulovfestet objektivt ansvar som ansvarsgrunnlag. Dette fremstår som en overseelse av norsk erstatningsrett, der også teorien som vises til tyder på at ulovfestet objektivt ansvar kan tenkes som ansvarsgrunnlag.¹⁴³ Mindretallets resonnement står derfor i strid med direktivets krav til forsikringsdekning av alt erstatningsansvar ved «bruk av kjøretøyer», uavhengig av ansvarsgrunnlag.

3.3.3 Analyse av flertallets syn på direktivforpliktelsen

Flertallet la til grunn at bortsettelsen var forsvarlig, men tar ikke stilling til direktivets eksakte grenser.¹⁴⁴ De avklarer dermed ikke om det forelå en folkerettslig forpliktelse til å tolke

¹³⁶ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 128.

¹³⁷ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 127.

¹³⁸ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 112.

¹³⁹ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 131.

¹⁴⁰ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 134.

¹⁴¹ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 131.

¹⁴² HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 127.

¹⁴³ Se Stenvik (2021) s. 7.

¹⁴⁴ HR-2021-822-A (Carport) – flertallet i avsnitt 50-51 og mindretallet i avsnitt 112.

bestemmelsen i samsvar med direktivet i dette tilfellet. Istedenfor tar de en mer generell tilnærming til direktivspørsmålet.

De begynner med å slå fast at det i utgangspunktet ikke vil være noe i veien for å unnta tilfeller fra bilansvarsloven som omfattes av direktivene, dersom det «etter norsk rett ikke i noe tilfelle vil kunne inntre erstatningsansvar for eier eller fører av bilen etter alminnelige erstatningsregler».¹⁴⁵ Dette på bakgrunn av at hvis det ikke kan foreligge erstatningsansvar, vil direktivet heller ikke kreve forsikringsdekning. Utgangspunktet underbygges med å vise til drøftelsen i proposisjonen til lovendringen av bilansvarsloven §§ 7 og 10, og Høyesterett siterer «vere klart at medlemsstatane i alle fall som utgangspunkt står fritt til å fastsetje innhaldet i nasjonale reglar om erstatningsansvarsordninga».¹⁴⁶

Deretter går flertallet videre til å vise til følgende uttalelse i etterarbeidet:

Bilansvarslova gjennomfører Noreg sine forpliktingar etter motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett. Dei seinare åra har det komme rettspraksis frå EU-domstolen som har avklart og presisert verkeområdet for direktivet. På grunn av dette foreslår departementet endringar i bilansvarslova § 2.¹⁴⁷

Flertallet oppfatter denne uttalelsen og senere uttalelse «bilansvarslova må tolkast i lys av praksisen til EU-domstolen»,¹⁴⁸ slik at lovgiver ønsker å tilstrebe *fullt samsvar* mellom bilansvarsloven og motorvognforsikringsdirektivets dekningsområder.¹⁴⁹ Flertallet antar at bakgrunnen for denne lovgiverviljen er at forskjeller mellom direktivet og loven generelt kan skape usikkerheter. Blant annet fordi det kan utgjøre et brudd på direktivet, hvis tilfeller som utløser erstatningsansvar etter norsk rett, er unntatt forsikringsdekning i bilansvarsloven.¹⁵⁰ De viser til *Almeida*, som beskriver at innskrenkninger i noen tilfeller kan være direktivstridige, selv om de gjelder underliggende erstatningsregler.¹⁵¹ Deretter underbygges standpunktet med at de tidligere lovendringer gjort i bilansvarsloven, blant annet opphevingen av § 2 andre ledd, tilsynelatende ble gjort med formål om å oppdatere bilansvarslovens

¹⁴⁵ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 75.

¹⁴⁶ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 76 med henvisning til Ot.prp. nr. 67 (2000–2001) s. 8.

¹⁴⁷ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 77 med henvisning til Prop. 137 L (2018–2019) s. 5.

¹⁴⁸ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 82 med henvisning til Prop. 137 L (2018–2019) s. 12.

¹⁴⁹ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 77-78.

¹⁵⁰ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 78.

¹⁵¹ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 78 med henvisning til C-300/10 *Almeida* avsnitt 32.

dekningsområde til å stemme overens med direktivets dekningsområde som følge av EU-domstolens avgjørelser.¹⁵²

For å sikre samme anvendelsesområde kom flertallet til at kjøretøy som er i «bruk» etter motorvognforsikringsdirektivet, ikke samtidig kan være «fråsegsett».¹⁵³ Som resultat må bilansvarsloven minst ha samme anvendelsesområdet som direktivet. Slik legger flertallet inn en *sikkerhetsmargin* i tolkningen for å unngå brudd på direktivforpliktelsen. Dette medførte at *Línea Directa* fikk avgjørende betydning. I *Línea Directa* kom EU-domstolen til at kjøretøy parkert i over 24 timer var fi «bruk». Samme måtte gjelde bilen i Carport-dommen som var parkert omtrent like lenge da skaden oppstod og hadde en tilsvarende bruk. Flertallet kom dermed til at den ikke var «fråsegsett».¹⁵⁴

Det kan knyttes noen betenkeligheter til flertallets argumentasjon. Flertallet legger stor vekt på etterarbeidet for å konstruere en *tenkt lovgivervilje* om hvordan de tror departementet hadde ment direktivet skulle påvirket bortsattunntaket dersom de visste om *Línea Directa*. En fare med å legge vekt på lovgivers etterfølgende uttalelser, er at loven kan få et nytt innhold med tilbakevirkende kraft i strid med Grunnloven § 97.¹⁵⁵ I dette tilfellet kan etterarbeidet heller ses på som en stadfesting av gjeldende rett, på linje med flertallets syn,¹⁵⁶ slik at bruk av etterarbeidet ikke er problematisk i lys av tilbakevirkningsforbudet.¹⁵⁷ En annen utfordring med etterarbeidet er at uttalelsene er kortfattede og vage, hvilket gjør tolkningsbidraget mindre tydelig. Det at tolkningen av lovgiverviljen ikke var åpenbar belyses av at mindretallet hadde en annen forståelse av de samme uttalelsene.¹⁵⁸

Et annet moment er at den antatte lovgivervilje tildeles avgjørende vekt for å lande på en innskrenkende tolkning av «fråsegsett» i forhold til hva ordlyden og forarbeidene tilsier. En innskrenkende tolkning av bortsattunntaket kan være til ugunst for skadevolder og forsikringsselskapet, da det medfører en utvidelse av bilansvaret. Denne konsekvensen er imidlertid i tråd med den bevisste prioriteringen av skadelidte over trafikkkelleskapet,¹⁵⁹ og

¹⁵² HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 80-82.

¹⁵³ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 83.

¹⁵⁴ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 88-92.

¹⁵⁵ Nygaard (2004) s. 202.

¹⁵⁶ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 78.

¹⁵⁷ Nygaard (2004) s. 204.

¹⁵⁸ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 134.

¹⁵⁹ Se delkapittel 2.3.

bilansvarslovens formål om å sikre skadelidte tilfredsstillende erstatning.¹⁶⁰ Det er derfor ikke problematisk å ta en innskrenkende tolkning.

Det kan også påpekes at EU-dommen *Almeida* som flertallet viser til gjelder avkortning av personskadeerstatningen til en passasjer, fordi passasjeren ikke brukte setebelte.¹⁶¹ Direktivet har eksplisitte minimumsregler i artikkel 13 om at det hovedsakelig kun er sjåførens erstatning som kan unntas forsikringsplikten. Flertallet trekker EU-domstolens uttalelser langt ved å oppstille et generelt holdepunkt om at direktivet kan påvirke nasjonale erstatningsregler. Holdepunktet svekkes av at førstvoterende ikke går inn på rekkevidden av effektivitetsprinsippet, da det er effektivitetsprinsippet som eventuelt kan begrunne inngrep i nasjonale erstatningsregler.¹⁶² Etter min oppfatning går flertallet med sin løsning lenger i å tolke bilansvarsloven i tråd med EU-retten enn nødvendig, i frykt for å møte på de problemene samordningen av direktivet og bilansvarsloven kan medføre.¹⁶³

Selv om det er svakheter ved flertallets argumentasjon, avklarer avgjørelsen gjeldende rett for hvordan vi skal tolke bilansvarsloven. Bilansvarslovens regler må minimum føre til samme anvendelsesområde som motorvognforsikringsdirektivet – altså må bortsattunntaket tolkes i overensstemmelse med «bruk av kjøretøyer» i artikkel 3. Med andre ord, dekkes skaden av «bruk av kjøretøyer» etter direktivet, kan ikke bortsattunntaket anvendes.

3.4 Motorvognen må være «fråsegsett»

3.4.1 Hva innebærer «fråsegsett»?

Etter bilansvarsloven § 2 bokstav b må motorvognen må være «fråsegsett», eller på bokmål «bortsatt».¹⁶⁴ Ordlyden «bortsatt» kan forstås på to måter. Det ene tolkningsalternativet er at motorvognen er satt bort og ikke i bruk. Ved å være en motsetning til bruk, antyder begrepet at det forventes en aktiv handling fra brukeren som tydelig signaliserer at bruken er avsluttet. En enkelthandling kan være tilstrekkelig for å oppnå dette. Det vil si at om kjøretøyet først blir bortsatt, så er vilkåret oppfylt frem til bruken gjenopptas. Det kreves da en ny aktiv

¹⁶⁰ NUT 1957:1 s. 26.

¹⁶¹ C-300/10 *Almeida*.

¹⁶² Delkapittel 2.4.

¹⁶³ Problemene omtales i delkapittel 2.4, for tilsvarende se Krüger (2001) om denne «frykten» i Finanger-saken, og Jørgensen (2021) om Carport-dommen.

¹⁶⁴ Delkapittel 1.1.

handling der bilen tas i bruk for at bortsettelsen opphører. Det andre tolkningsalternativet er at «fråsegsett» er en mer konstant tilstand med fysiske krav som må være oppfylt. Et slikt fysisk krav kan være at motorvognen står stille.

Hvilken tolkning som skal legges til grunn blir relevant for situasjoner der en motorvogn, som først var bortsatt, deretter kommer i bevegelse og forårsaker skade, uten at bruken er gjenopptatt eller bortsettelsen har blitt avsluttet på annen måte. Ordlyden isolert kan tyde på at enkelthandling er tilstrekkelig, da ordlyden ikke stiller noen krav til bilens tilstand utover at den ble satt bort. Uttrykket «medan» kan tale i motsatt retning, da det krever at bortsettelsen er til stede på skadetidspunkt. Samtidig gir «medan» heller ikke føring på hva som skal til for å avbryte bortsatttilstanden. Tolkningen er derfor åpent basert på ordlyden alene, og det må ses hen til andre rettskilder.

Hva som fysisk kreves for at kjøretøyet skal være bortsatt kommenteres ikke uttrykkelig komitéforslaget, men av begrunnelsen for bortsattunntaket følger det at objektiv erstatningsplikt for motorvogner «[...] er ikke rimelig og bør ikke ubetinget gjelde i tilfelle hvor motorvognen i skadeøyeblikket sto stille og ikke var noe aktivt ledd i trafikken, men skade likevel er oppstått».¹⁶⁵ Med uttalelsen fastsetter komitéen stillstand av motorvognen i skadeøyeblikket som et premiss for at unntaket skal inntre. I proposisjonen blir det slått fast at kjøretøyet «må stå stille i skadeøyeblikket» for at unntaksbestemmelsen skal gjelde.¹⁶⁶ Høyesterett uttaler at bortsatt bærer bud om at «det skal mer til enn at bilen står stille».¹⁶⁷ Stillstand blir dermed ansett som et minimumskrav for bortsetting. Kravet om at kjøretøyet må stå stille er også i tråd med motivasjonen bak regelen, nemlig at den skade en motorvogn da gjør ikke vil være typisk utslag av kjøretøyets skadepotensial.¹⁶⁸ Et sikkert utgangspunkt er følgelig at første tolkningsalternativet med enkelthandling ikke er tilstrekkelig, og at kjøretøyet må stå stille når skaden oppstår for å være «fråsegsett».

Et annet spørsmål er hva som skjer om motorvognen står stille når skaden oppstår, men kommer i bevegelse i løpet av skadehendelsen. Det er klart at et kjøretøy ikke lenger er «fråsegsett» når kjøretøyet er kommet i bevegelse, og at skadene etter dette skjæringstidspunktet er omfattet av bilansvaret.¹⁶⁹ Spørsmålet blir om skadene som oppstod

¹⁶⁵ NUT 1957:1 s. 64.

¹⁶⁶ Ot.prp. nr. 24 (1959–1960), s. 40.

¹⁶⁷ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 58.

¹⁶⁸ Nygaard (1990) s. 47.

¹⁶⁹ Jf. bilansvarsloven § 4.

før bilen kom i bevegelse, mens den fortsatt var «fråsegsett», også må dekkes av trafikksforsikringen. Utgangspunktet må være at skadene som oppsto mens vilkårene i bortsattunntaket var oppfylt, ikke omfattes av bilansvarsloven. Samtidig er det krevende å fastslå hvilke skader som kan knyttes til før og etter bilen beveget seg.

En rettskraftig avgjørelse fra Borgarting lagmannsrett illustrerer dette typetilfellet.¹⁷⁰ Saken gjaldt en bil som begynte å brenne mens den sto parkert i et næringsbygg. Som følge av brannen selvstartet bilen, slik at den trillet fremover og kolliderte i garasjeporten. Partene var enige om, og retten bekreftet, at skadene som oppstod før trillingen var omfattet av unntaket. I øyeblikket bilen begynte å bevege seg, forlot den tilstanden «forsvarleg fråsegsett».¹⁷¹ Dette innebar at kollisjonsskaden og brannskadene som oppstod etter at bilen kom i bevegelse, ikke var omfattet av bortsattunntaket. Det var et vanskelig bevisspørsmål å fastslå hvilken del av brannskadene som stammet fra før og etter bilen startet å trille. Lagmannsretten kom derfor til at bortsattunntaket ikke fikk anvendelse for tilfellet, og la hele erstatningsansvaret på trafikksforsikringen, uten å skille mellom om skadene var resultat av brannen før eller etter trillingen.

Lagmannsrettens resultat kan forstås på flere måter. En forståelse er at om bilen kommer i bevegelse på noe tidspunkt under skadehendelsen, vil tilfellet aldri omfattes av bortsattunntaket, verken helt eller delvis. En annen forståelse er at resultatet var en pragmatisk løsning på et bevismessig vanskelig spørsmål. Det kan tenkes en situasjon der skadene lettere kan isoleres til fasen motorvognen oppfyller vilkårene i bortsattunntaket frem til stillstanden opphører. For eksempel kan en motorvogn som er «forsvarleg fråsegsett» ta fyr inntil bil A og skade den, og deretter begynne å trille og skade bil B. Hvis hendelsene i større grad kan separeres, burde ikke lagmannsrettsdommen stå i veien for at ansvaret for skadene fordeles til før og etter kjøretøyet kom i bevegelse. En slik tolkning samsvarer best med utgangspunktet om at skadelidte har bevisbyrden, og det ikke skal være skadevolder som må bevise at ansvarsgrunnlag ikke foreligger. Er bevissituasjonen enklere enn tilfellet i dommen, kan deler av hendelsen unntas fra bilansvaret etter § 2 bokstav b, og andre deler av hendelsen være omfattet av det lovpålagte bilansvaret.

¹⁷⁰ LB-2016-193402 (Borgarting lagmannsrett).

¹⁷¹ LB-2016-193402 (Borgarting lagmannsrett).

Det er naturlig å tenke at en motorvogn som er bortsatt må være tom. Dette er imidlertid ikke et krav ifølge proposisjonen. Der uttales det at kjøretøyet må være:

[...] bortsatt», dvs. være parkert etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring. Men dette kan være tilfellet, selv om passasjerer oppholder seg i kjøretøyet mens det er hensatt, t.d. under rasting, hvil eller liknende». ¹⁷²

Sitatet viser kun til passasjerer som oppholder seg i kjøretøyet og ikke sjåføren, hvilket tyder på at et kjøretøy ikke er bortsatt om sjåføren sitter i sjåførsetet. Dette fordi turen vanligvis ikke er foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt, hvis sjåføren fortsatt sitter i kjøretøyet. Samme resonnementet gjør seg gjeldende for passasjerer, slik at en bil ikke er bortsatt hvis noen som har vært med på kjøreturen blir sittende igjen. Det er ikke utenkelig at vilkåret vil kunne være oppfylt med noen i bilen, dersom vedkommende sitter i bilen uten sammenheng med start eller stans av kjøretøyet, og like gjerne kunne oppholdt seg utenfor bilen. ¹⁷³ For at det skal være tilfellet, kreves antakelig en relativt stor tidsmessig distanse fra sist bilen ble tatt i bruk, eller at noe ved tilstanden til eller situasjonen rundt bilen gjør at de mest sentrale risikofaktorene ved bilbruk ikke aktualiseres.

Et tilfelle der det kan tenkes at en motorvogn er bortsatt selv om personer oppholder seg i den, er ved bruk av bobil. Særlig hvis en bobil står permanent et sted utenfor der allmennheten ferdes, kan kjøringen av bobilen være tydelig avsluttet selv om noen oppholder seg i den. Samtidig kan det være mer naturlig å vurdere et slikt tilfelle under bilansvarsloven § 2 bokstav a, som unntar skadetilfeller som «kjem av at motorvogna vert nytta til anna enn køyredøning».

Det er vanskelig å se for seg andre tilfeller av «rasting, hvil eller liknende» der kjøringen er tydelig avbrutt. Et kortere rastestopp eller lastebilsjåføren som stopper langs veien for å hvile, vil unektelig være tilknyttet den alminnelige bruken av et kjøretøy, slik at kjøringen ikke er «foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt». ¹⁷⁴ Dessuten vil rasting og hvil i bilen som regel skje der «ålmenta kan ferdast», og dermed falle utenfor bortsattunntakets geografiske avgrensning. Selv om det ikke er utenkelig at et kjøretøy kan være bortsatt mens noen oppholder seg i det, er det et lite praktisk scenario.

¹⁷² Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 40.

¹⁷³ Tilsvarende Nygaard (1990) s. 47.

¹⁷⁴ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 40.

Det uttales i lovkomitéen at «[u]nntaksregelen tar særlig sikte på tilfelle hvor motorvognen står lagret på en lukket lagerplass eller er bortsatt for ikke-bruk i en garasje eller på et lukket verkstedområde».¹⁷⁵ Det må derfor legges til grunn at en motorvogn som står på en lukket lagerplass er «fråsegsett». Garasje- og verkstedtilfellene er derimot mer krevende, da det er uklart hvor lenge kjøretøyet må stå i ro før bruken opphører. Ordlyden bortsatt krever at bilen settes bort, hvilket ikke kan sies at skjer om stansen har en midlertidig karakter. Forarbeidenes henvisning til «tydelig avbrutt» og at kortvarige opphold under av- og påstigning ikke er omfattet,¹⁷⁶ underbygger at stansen må være mer endelig eller varig. Samtidig antyder «foreløpig avsluttet» og det at stans til hvile eller rasting er eksempler på tilfeller en bil likevel kan være bortsatt,¹⁷⁷ at det ikke kan kreves for lang stillstand før kjøretøyet er bortsatt. Det er heller ikke klart om det er hensikten med stansingen av kjøretøyet eller hvor lenge den rent faktisk har stått stille som avgjør om kjøringen er avbrutt.

Det er uttalt i lovkomitéen at selv i tilfeller «hvor en parkert motorvogn ikke er i bruk i tradisjonell forstand, bør skade som skyldes vognens feil eller mangler eller dens uforsvarlige behandling, i vid utstrekning dekkes av trafikksikringen».¹⁷⁸ Vi kommer her tilbake til at det avgjørende blir om skaden skyldes en realisering av et eller flere av kjøretøyets farekompleks.¹⁷⁹ Det blir dermed mindre viktig akkurat hvor lenge kjøretøyet sto stille. Det må heller tas en konkret vurdering av om kjøretøyet var i bruk som transport- eller trafikkmiddel i det aktuelle tilfellet.¹⁸⁰ Det kreves ikke at skaden kun følger av transportformålet, men er det annet formål kan skaden utelukkes fra bilansvaret. Lovkomitéen viser til Rt. 1933 s. 365 som eksempel på skade som oppstod på verksted og falt utenfor bilansvaret. Saken gjaldt en slange på et hjul som eksploderte under reparasjon når det ble pumpet med luft. Det var da reparasjonsarbeidet som førte til skaden, ikke bruk av kjøretøyet som transportmiddel. Som vi skal se nedenfor i 3.4.2 har denne formålsbegrensningen en klar parallell til EU-retten.

Med Carport-dommen ble det fastslått at bortsattunntaket «ikke omfatter ordinær parkering av biler som er i regelmessig bruk». Sakens tilfelle gjaldt en parkering i overkant av 24 timer av

¹⁷⁵ NUT 1957:1 s. 66.

¹⁷⁶ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 40.

¹⁷⁷ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 40.

¹⁷⁸ NUT 1957:1 s. 66.

¹⁷⁹ Delkapittel 2.2 og 3.1.

¹⁸⁰ NUT 1957:1 s. 58-59, se nærmere delkapittel 3.1.

en bil som var i nærmest daglig bruk.¹⁸¹ Det var følgelig klart at slik parkering ikke var en bortsettelse. I Bergen MC Center-saken bygde Gulating lagmannsrett videre på Høyesteretts avgjørelse i Carport-dommen.¹⁸² Lagmannsretten fant at en kjørbil motorsykkel som var plassert på et verksted for et kortvarig opphold for å reparere en mindre feil, fortsatt var i «bruk», og dermed ikke bortsatt. Lagmannsretten anså det ikke av betydning at motorsykkelen kun hadde blitt brukt et par kjøreturer før verkstedoppholdet, fordi motorsykkelen var kjøpt med formål om å brukes som transportmiddel til og fra arbeid, samt på fritiden. Motorsykkelen var dermed ikke satt bort for ikke-bruk, og oppfylte ikke vilkåret om «fråsegsett».¹⁸³ Dommen er ikke rettskraftig og har ingen rettskildemessig tyngde, men gir fortsatt signal om at unntakets rekkevidde er betraktelig snevret inn fra ordlyden og hva de opprinnelige forarbeidene mente skulle omfattes.

Det avgjørende for om kjøretøyet kan regnes som bortsatt, er dermed hvorvidt kjøretøyet var i bruk som transportmiddel da skaden oppstod. Hva som skal til for at et kjøretøy *ikke lenger* er i bruk, slik at det er «fråsegsett», sier Carport-dommen og øvrige rettskildene lite om. Vi skal derfor nå se videre på hvilke retningslinjer EU-domstolen gir for vurderingen av «bruk».

3.4.2 EU-rettspraksis tilknyttet skade bortsatte biler volder

Det vesentlige for om en skade er voldt ved «bruk av kjøretøyet» etter artikkel 3, er hvorvidt det ble brukt som et transportmiddel. Det er ikke avgjørende hvor skaden oppstod eller om kjøretøyet var i bevegelse.¹⁸⁴

EU-domstolens avgjørelse med nærest tilknytning til bortsattunntaket er *Línea Directa*. Der fastslår EU-domstolen at «parkering og perioder, hvor et kjøretøy holder stille, er naturlige og nødvendige faser, som utgjør en integrerende del av kjøretøyet som transportmiddel».¹⁸⁵ Dette gjelder «prinsipielt også når det er parkert i tiden mellom to kjøreturer».¹⁸⁶ For gjeldende sak medførte det at parkeringen av kjøretøyet i en privat garasje var en «bruk» som «er i overensstemmelse med dets bruk som transportmiddel».¹⁸⁷

Konklusjonen påvirkes ikke av at kjøretøyet var parkert i over 24 timer, da parkering av et

¹⁸¹ Dette fremgår av lagmannsrettens avgjørelse LB-2018-168981 (Borgarting lagmannsrett).

¹⁸² LG-2023-54649 (Gulating lagmannsrett).

¹⁸³ LG-2023-54649 (Gulating lagmannsrett).

¹⁸⁴ Delkapittel 2.3.

¹⁸⁵ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 41.

¹⁸⁶ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 42.

¹⁸⁷ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 43.

kjøretøy «forudsætter nemlig, at køretøjet holder stille, nogle gange i længere tid, frem til sin næste køretur».¹⁸⁸ På bakgrunn av at objektet som forårsaket skaden var omfattet av direktivets definisjon av «kjøretøy», var det ikke grunn til å vektlegge at skaden i hovedsak skyldtes brann forårsaket av kjøretøyets elektriske kretsløp.¹⁸⁹ En slik tolkning er overensstemmelse med formålet om å beskytte ofrene av uhell motorvogner forvolder.¹⁹⁰

En bil som står parkert, vil ikke tradisjonelt bli regnet for å være i bruk. EU-domstolen strekker dermed «bruk av kjøretøy» langt i *Línea Directa*. En kan stilles seg undrende til hvordan EU-domstolen snur om på den spanske domstolens spørsmål, uten å kommentere på hvilke konsekvenser det får for overføringsverdien av dommen. Tilfellet var dekket av erstatningsansvar etter spansk rett. Spørsmålet stilt for EU-domstolen var om artikkel 3 var til hinder for en slik tolkning.¹⁹¹ Spørsmålet EU-domstolen besvarer er om tilfellet «falls within the concept of 'use of vehicles' referred to in» artikkel 3.¹⁹² Ved å snu om på spørsmålet slik, endres karakteren til å bli en avklaring av rekkevidden til «bruk av kjøretøy». Avgjørelsen får dermed generell betydning for forsikringsplikten etter direktivet. Det er også interessant at denne inkluderingen av biler parkert over lenger tid ikke begrunnes i en av de fire friheter, men i beskyttelse av skadelidte.¹⁹³

Uavhengig av bemerkningene ovenfor er det klart «fråsegsett» blir bundet av EU-domstolens tolkning av «bruk av kjøretøyer», og at parkering av en bil som er i alminnelig bruk ikke kan være bortsatt. Henvisningen til «parkeret i tiden mellom to køreture»,¹⁹⁴ åpner imidlertid for at stans som ikke bare er parkering mellom to kjøreturer kan være utenfor bruk som transportmiddel. Det fremstår dermed som at det avgjørende etter EU-retten er at bruken klart avsluttes og ikke skal gjenopptas med det første. Samtidig, i likhet med Høyesterett i Carport-dommen, gir *Línea Directa* lite veiledning om hva som skal til for at kjøretøyet ikke lenger er i bruk.

Nyere praksis fra EU-domstolen om forsikringsplikt antyder at det skal en del til for at et kjøretøy anses som permanent tatt ut av bruk. I *Juliana* slo EU-domstolen fast at definisjonen

¹⁸⁸ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 44.

¹⁸⁹ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 45.

¹⁹⁰ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 46.

¹⁹¹ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 25.

¹⁹² C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 29.

¹⁹³ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 46.

¹⁹⁴ C-100/18 *Línea Directa* avsnitt 42.

av «kjøretøy» ikke alene er avhengig av brukshensikten hos kjøretøyets eier eller bruker.¹⁹⁵ Kjøretøy som er registret, ikke ordentlig tatt ut av bruk og er egnet til å kjøres, er omfattet av direktivets «kjøretøy»-begrep, og må ha forsikring mot eventuelle skader som skulle oppstå ved «bruk av kjøretøyer». Saken *Ostrowski* gjaldt et registrert kjøretøy som sto på et privat område og ikke var i kjørbær tilstand, men som det ikke var tegnet forsikring på.¹⁹⁶ Spørsmålet EU-domstolen tok stilling til var om bilen skulle vært forsikret etter direktivet. Domstolen konkluderte med at forsikringsplikt forelå, fordi forsikringsplikt ikke bare automatisk kan falle bort uten noen offisiell erklæring som avregistrering. Avgjørelsen kan tolkes dithen at mer permanent bortsatte biler omfattes av «bruk av kjøretøyer». Imidlertid fremstår det som at avgjørelsen vurderte om bilen fortsatt var å regne som et «kjøretøy» etter direktivets definisjon i artikkel 1. Det vil si at det var et spørsmål om bilen var et objekt som måtte ha gyldig forsikring, og ikke et spørsmål om var en *bruk* etter artikkel 3.

3.5 Den geografiske avgrensningen

3.5.1 Hva innebærer den geografiske avgrensningen?

Vilkåret «utanfor gate, veg eller annen stad der ålmenta kan ferdast» innebærer en geografisk avgrensning av *hvor* bilen kan være bortsatt. En språklig forståelse av «ålmenta», eller allmennheten, er offentligheten eller den generelle befolkningen. Det viser til en bred og udefinert gruppe mennesker. Motstykket er en klart definert personkrets.¹⁹⁷

Gjennom inkluderingen av det generelle begrepet «annan stad», har eksemplene «gate» og «veg» liten selvstendig betydning. Samtidig viser konkretiseringen av de to stedene at motorvognen ikke må stå i en avlukket bygning for at unntaket skal gjelde. Selve typen sted er av underordnet betydning, det avgjørende er hvorvidt «ålmenta kan ferdast» som blir det avgjørende.

Det opprinnelige forslaget til geografisk avgrensning i proposisjonen var «åpent for alminnelig ferdsel».¹⁹⁸ Uttrykket i loven skiller seg fra det opprinnelige forslaget gjennom endringen fra «åpent for» til «kan». Endringen i ordlyden ble ikke kommentert i

¹⁹⁵ C-80/17 *Juliana*.

¹⁹⁶ C-383/19 *Ostrowski*.

¹⁹⁷ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 66.

¹⁹⁸ Ot.prp. nr. 24 (1959–60) s. 40.

proposisjonen. Det er små nyanser som skiller «åpent for» og «kan», så det legges derfor til grunn at den endelige formuleringen skal forstås tilsvarende som forslaget,¹⁹⁹ og dermed at samme rettskildene kan kaste lys over vilkårets innhold.

Det er lite veiledning for hvordan vilkåret skal forstås i forarbeidene. En kort forklaring ble gitt proposisjonen:

Med «sted som er åpent for alminnelig ferdsel» menes ethvert område som er åpent for alminnelig trafikk, selv om stedet er i privat eie og/eller adgangen er betinget av betaling. Uttrykket omfatter såleis bl.a. parkeringsplasser, åpne innkjørsler, offentlige eller private (åpne) bomveger eller bruer, bilferjer m.v. (Om det tilsvarende uttrykk i veglovens § 68 henvises til Veglovkomitéens innstilling 1957 s. 206 sp. 1 og s. 213-14).²⁰⁰

Uttalelsen viser at privat eierskap og krav på betaling for inngang ikke er tilstrekkelig for at et sted skal betraktes som utenfor alminnelig ferdsel. I eksemplene på steder som er alminnelig beferdet er det lagt vekt på at stedene er åpne. Motsetningsvis kan det tolkes som at stengte innkjørsler, parkeringsplasser og veier kan regnes som «utanfor [...] der ålmenta kan ferdast». Sitatet gir ellers ingen føring på hvilke områder som ikke er åpent for alminnelig ferdsel.

Begrepet «åpen for alminnelig ferdsel» brukes i vegtrafikkloven og trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a.²⁰¹ Det at lovgiver valgte å bruke tilsvarende formulering og henviste til vegloven og innstillingen i proposisjonen til bilansvarsloven, indikerer at vegloven og tilknyttede kilder kan brukes som tolkningsbidrag for å kartlegge samme begrep i bilansvarsloven.²⁰² Fraværet av en definisjon av vilkåret i bilansvarsloven egne kilder taler samme vei. Trafikkreglene er en forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven, som belyser særskilt viktige regler for veitrafikken. Begrepet brukes i trafikkreglene § 1 nr. 1 som del av definisjonen av «veg», som er anvendelsesområdet til forskriften. Brudd på trafikkreglene kan ha rettslige konsekvenser, både i fordelingen av erstatningsansvaret etter bilansvarsloven § 8 og strafferettslige ved forsettlig eller uaktsom overtredelse, jf. vegtrafikkloven § 31. Det er på strafferettens område tolkningen av «åpen for alminnelig ferdsel» er utviklet. Det at det er en strafferettslig forståelse kan ha betydning for overføringsverdien.

¹⁹⁹ Tilsvarende Nygaard (1990) s. 49-51 og Engstrøm (2022) s. 47-48.

²⁰⁰ Ot.prp. nr. 24 (1959–60) s. 40.

²⁰¹ Vegtrafikkloven og Forskrift 1. oktober 1986 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler).

²⁰² Ot.prp. nr. 24 (1959–60) s. 40.

En kan spørre om alminnelig ferdsel krever ferdsel av motorvogn, eller om også andre trafikanter kvalifiserer. Etter trafikkreglene omfatter trafikkbegrepet enhver transport av mennesker og fremkomstmidler, inkludert gående og syklistene.²⁰³ Det er ikke presisert i forarbeidene til bilansvarsloven hva slags trafikk «ålmenta kan ferdest» viser til. Formålet med bilansvarsreglene er å beskytte mot de negative konsekvensene av bilbruk. Syklistene og fotgjengere bør ikke gis et svakere vern enn motorvogner, så derfor bør disse trafikanttypene også omfattes i trafikkbegrepet.²⁰⁴ Det legges derfor til grunn et vidt trafikkbegrep.

Ut fra trafikkreglene er det to kriterier som er avgjørende for om et sted er åpent for alminnelig ferdsel. Første kriteriet er om stedet er mulig å ferdes på, og andre kriteriet er om stedet faktisk er alminnelig beferdet.²⁰⁵

Første kriteriet handler om tilgangen er fysisk eller rettslig avsperrert, for eksempel med et gjerde eller et «adgang forbudt»-skilt. Er adgangen stengt eller forbudt, blir spørsmålet om avstengingen eller forbudet er opprettholdt. Hvis eier tåler en begrenset bruk av veien uten å reagere, er ikke det nok for at veien er «åpen for alminnelig ferdsel».²⁰⁶ Motsatt er det hvis et sted som er formelt avstengt tillater ukontrollert ferdsel.²⁰⁷ Det vil si at det er ikke tilstrekkelig at trafikk er forbudt, forbudet må håndheves for at det ikke lenger skal være åpent for alminnelig ferdsel.

Etter andre kriteriet må det rent faktisk forekomme ferdsel for å oppfylle vilkåret. Trafikken må ha et visst og ikke ubetydelig omfang. Fravær av forbud mot ferdsel er ikke tilstrekkelig for å regne et område som åpent alminnelig ferdsel. Bruken må være av et slikt omfang at brukere kan regne med å møte utenforstående trafikanter. Hvor mange brukere som sogner til veien, hvor stor trafikk disse brukerne har og veiens utforming er relevante vurderingsmomenter.²⁰⁸

Kravet til et visst og ikke ubetydelig omfang faktisk ferdsel gjør at rekkevidden til «åpen for alminnelig ferdsel» blir noe snever i forhold til den alminnelige forståelsen av ordlyden. For trafikkreglenes vedkommende er dette strafferettslig motivert. På bakgrunn av det strafferettslige legalitetsprinsippet må det vises forsiktighet med å tolke ordlyd som kan føre

²⁰³ Ot.prp. nr. 23 (1964-1965) s. 35.

²⁰⁴ Nygaard (1990) s. 50.

²⁰⁵ Se Nygaard (1990) s. 49 og Engstrøm (2022) s. 48.

²⁰⁶ Rt. 1910 s. 314.

²⁰⁷ Rt. 1935 s. 263.

²⁰⁸ Rt. 1936 s. 884, der lignende momenter er brukt i senere rettspraksis – se Nygaard (1990) s. 50.

til straff for vidt. Det kan derfor tenkes at det skal mer til for å være utenfor et sted «ålmenta kan ferdast» i bilansvarslovens forstand. På den andre siden taler bilansvarslovens bærende hensyn om å sikre skadelidte mot å la unntaksvilkåret favne for vidt.

Flertallet i Høyesterett fastslår i Carport-dommen at «det skal ganske mye til for at man i lovens forstand ikke skal anse allmennheten for å kunne ferdes på et sted».²⁰⁹ Standpunktet er bygget på tolkning av de sparsommelige retningslinjene forarbeidene gir, og viser at det skal lite til før et sted er alminnelig beferdet i lovens forstand. Når det kommer til den konkrete lovanvendelsen, tar ikke flertallet stilling til om en carport mellom to hus innfris vilkåret. Mindretallet legger i likhet med flertallet til grunn at det skal mye til for at vilkåret skal innfris, men kommer til at den konkrete situasjonen oppfyller vilkåret. Dette begrunnes i at bilen sto i en privat carport det var vanskelig å komme seg til. Eiendommen var i enden av en blindvei, og carporten lå på tunet som en forlengelse av en privat hage. Mindretallet anså stedet tilsvarende en privat hage, og la til grunn at private hager er stengt for allmennhetens ferdsel.²¹⁰

Høyesteretts forståelse og hensynene som ligger til grunn for bilansvarslovens regler kontra trafikkreglene, taler for å gi ferdselskravet et smalere anvendelsesområde enn etter trafikkreglene. Det kan derfor ikke stilles for strengt krav til faktisk ferdsel. Likevel må det stilles et visst krav, fordi formålet med inkluderingen av vilkåret i unntaksregelen er at bilansvaret i hovedsak skal beskytte skadelidte mot trafikkskader. Uten et visst trafikkomfang på stedet, er det liten grunn til å la skaden falle innenfor loven. Samtidig vil det være for strengt å kreve et ikke ubetydelig omfang på ferdselen, da bilansvaret er ment å romme vidt. Videre er utviklingen i EU-retten der «bruk av kjøretøy» gjelder uavhengig av *hvor* skaden skjer, et vektig argument mot å kreve for mye ferdsel før det ikke lenger er «utanfor gate, veg eller annen stad der ålmenta kan ferdast».

I en sak fra Finansklagenemda oppstod skade da en ATV parkert i en lagerbygning tok fyr.²¹¹ Plasseringen i en lagerbygning var klart «utanfor [...] der «ålmenta kan ferdast». Tilsvarende anså Borgarting lagmannsrett parkering i en stengt garasje tilknyttet et firmalokale til å

²⁰⁹ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 70.

²¹⁰ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 113.

²¹¹ FinKN-2018-763.

oppfylle vilkåret.²¹² Et kjøretøy som står parkert i en lukket bygning uten alminnelig adgang, er dermed klart omfattet av vilkåret.²¹³

Grensedragningen blir mer utfordrende der adgangen ikke er fysisk avstengt, som i Carportdommen, eller der mange har tilgang. Et offentlig garasjeanlegg vil ikke vært et sted utenfor der «ålmenta kan ferdast», selv om det er fysisk avstengt fra omverden, da det kan forventes å møte på annen trafikk. Er det for eksempel en privat vei eller garasje tilknyttet et boligkompleks, blir omfanget av trafikken avgjørende. I Rt. 1936 s. 884 ble en blindvei på omtrent 80 meter som ga tilkomst til fem villaer regnet å være stengt for allmenn ferdsel etter veiloven 1912. Finansklagenemnda vurderte garasjen til et borettslag der 27 boenheter hadde tilgang gjennom nøkkel og adgangsstyrt kjøreport som utenfor allmenn ferdsel.²¹⁴ Disse sakene ble behandlet før Høyesterett uttalte at «det skal ganske mye til» for at vilkåret er oppfylt, så det er mulig konklusjonen ville blitt vurdert annerledes i dag. Det er likevel ikke grunn til å sette terskelen for høyt, da bortsattunntaket uansett er begrenset av de andre vilkårene. Dermed kan det tenkes at grensen vil finnes på et sted mellom 5-30 boenheter.

Et mer tvilsomt tilfelle var om en campingvogn parkert inne på egen tomt, mellom huset og garasjen, sto på et sted der «ålmenta kan ferdast».²¹⁵ Klager anførte at stedet ikke oppfylte vilkåret, fordi tomten lå inntil en fylkesvei uten adgangsbegrensning inn til eiendommen. Nemnda fant imidlertid at siden campingvognen var parkert i en privat hage, så var det ikke et sted som var beferdet eller kunne forventes å bli det, og dermed var vilkåret oppfylt. Argumentasjonen er i tråd med kriteriene fra trafikkreglene. Det er derfor forsvarlig å anse en privat hage som et sted utenfor der «ålmenta kan ferdast», selv om det ikke er fysisk avstengt med gjerde eller lignende. Tilfellet er lenger unna kjernen av vilkåret sammenlignet med lagerbygning eller avstengt privat garasje, men fortsatt innenfor vilkårets rekkevidde.

FSN-6714 viser imidlertid et tilfelle som faller utenfor. Der kom nemnda til at et inntauingsområde som var inngjerdet med en betjent elektrisk kjøreport var alminnelig beferdet, fordi det var åpent for fotgjengere og syklister. En vesensforskjell mellom denne saken og garasjetilfellene ovenfor, er at syklister og fotgjengere kunne ferdes fritt på området. Det var derfor ikke var en bestemt og avgrenset personkrets som hadde tilgang.

²¹² LB-2016-193402 (Borgarting lagmannsrett).

²¹³ Tilsvarende FinKN-2012-215 og FSN-6976.

²¹⁴ FinKN-2020-29.

²¹⁵ FinKN-2018-429.

Et annet tvilsomt tilfelle er avstengte anleggsområder. Hvorvidt vilkåret er oppfylt kan også endres ut fra forskjellig bruk til forskjellige tidspunkt. Er anleggsområdet ikke fysisk avstengt, vil det trolig anses alminnelig beferdet. Er anleggsområdet inngjerdet med kun stasjonære kjøretøy, altså uten annen trafikk enn gående arbeidere, er nok vilkåret oppfylt. Kjøres maskiner eller andre kjøretøy som lastebiler inn og ut av området, kan allmennheten ferdes der. Samtidig kan samme område anses å ikke være alminnelig beferdet på kveldstid, hvis driften da er nedstengt og ingen ferdsel foregår. Hvorvidt vilkåret er oppfylt kan altså variere på forskjellige tidspunkt, ut fra forholdene «medan» skaden oppstår. Det avgjørende er om ferdsel finner sted, om området er fysisk avstengt, hvor mange som har tilgang og om disse har eksklusiv tilgang gjennom nøkkel eller lignende, samt om det kan forventes å møte på annen trafikk.

3.5.2 EU-rettspraksis tilknyttet geografisk avgrensning

I *Vnuk* la EU-domstolen til grunn at direktivet ikke bare omfatter skader som oppstår i trafikken.²¹⁶ Tilfellet som skjedde på en privat gårds plass ble ansett å være forsikringspliktig «bruk». I *Torreiro* veltet en militærjeep og skadet en passasjer under en militærøvelse.²¹⁷ Etter spansk rett dekket ikke forsikringen skader oppstått ved at motorvognen var brukt på område uegnet for ferdsel. EU-domstolen kom frem til at det var bruken av kjøretøyet som transportmiddel var avgjørende. Dette ble ikke endret av det faktum at skaden skjedde et sted der forholdene ikke var egnet for bilkjøring, og at dette stedet var på et avstengt militært område der ikke-militære biler ikke hadde adgang. EU-domstolen fant unntaket i spansk rett i strid med direktivet. I *Torreiro* bekreftes standpunktet om at den geografiske avgrensningen er uten betydning, så lenge skaden oppsto som følge av «bruk av kjøretøyer».²¹⁸

På bakgrunn av EU-retten kan ikke forsikringsplikten snevres inn på bakgrunn av *hvor* skaden oppstod. Det var derfor lovgiver valgte å oppheve tidligere andre ledd i bilansvarsloven § 2.²¹⁹ Vilkåret i bortsattunntaket skiller seg imidlertid fra tidligere andre ledd, fordi den geografiske avgrensningen fungerer som en tilleggsbegrensning av unntaket. Vilkåret er dermed uproblematisk i lys av direktivet.

²¹⁶ C-162/13 *Vnuk* avsnitt 59.

²¹⁷ C-334/16 *Torreiro*.

²¹⁸ C-334/16 *Torreiro* avsnitt 33-34.

²¹⁹ Se delkapittel 1.2.

3.6 Bortsettelsen må være «forsvarleg»

Det siste vilkåret er at bortsettelsen av motorvognen må være «forsvarleg». Lovgiver inkluderte kravet til forsvarlighet særlig for å unngå at eier eller bruker av kjøretøyet skulle risikere å pådra seg et uforsikret erstatningsansvar etter alminnelig erstatningsrettslige skyldregler.²²⁰ Settes kjøretøyet bort på en uforsvarlig måte er ikke unntaket oppfylt, og tilfellet faller innunder bilansvarslovens dekningsområde. Trafikkforsikringselskapet til kjøretøyet blir da erstatningsansvarlige for skader som måtte oppstå. På denne måten innebærer «forsvarleg»-vilkåret at bilansvarsloven fungerer som en ansvarsforsikring for bileier,²²¹ og gjør at bortsattunntaket ivaretar direktivforpliktelsen.²²²

Kravet til forsvarlighet henviser til den ulovfestede culperegelen i norsk erstatningsrett. For å bedømme om vilkåret er oppfylt, kreves en normativ vurdering av måten motorvognen er bortsatt på.²²³ Dette innebærer en helhetlig vurdering av handlingen sett opp mot hvordan det kan forventes at en alminnelig og forstandig person ville handlet i en tilsvarende situasjon. Hvilken atferd som kan forventes på bilansvarets område må avgjøres ut fra gjeldende regler og krav, samt de formålene bilansvaret ivaretar. Det innebærer at bortsettelsen må være i tråd med trafikkreglene og krav til sikkerhet.²²⁴ Som et eksempel kan det være uforsvarlig å sette en bil på vinterlagring hvis den ikke oppfyller vanlige sikkerhetsstandarder. Mangelen kunne blant annet skyldtes alvorlig teknisk svikt eller at en kollisjon førte til at elektronikken var eksponert.

Det sentrale formålet med bilansvarsloven er å beskytte mot det typiske farepotensialet kjøretøy utgjør. Her vises det igjen til uttalelsen om hva bilansvaret er ment å omfatte:

[...] det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig.²²⁵

²²⁰ Ot.prp. nr. 24 (1959–60) s. 40-41.

²²¹ Engstrøm (2022) s. 47.

²²² Prop. 137 L (2018-2019) punkt 3.3.4 og delkapittel 1.2.

²²³ Nygaard (1990) s. 47 og Prop. 137 L (2018–2019) punkt 3.3.1.

²²⁴ Krav til sikkerhet finnes bla. i forskrift 1. januar 1995 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).

²²⁵ NUT 1957:1 s. 58, uttalelsen er brukt i bla. HR-2021-822-A (Carport), Rt. 2012 s. 233 (Tankbil) og Rt. 2003 s. 557 (Politiflukt).

Er bortsettelsen gjort på en måte som aktualiserer disse færemomentene, er den uforsvarlig. Samtidig skal forsvarligheten vurderes i sammenheng med de to foregående vilkårene.²²⁶ Som tidligere klarlagt, må kjøretøyet stå stille når skaden oppstår for å være «fråsegsett». I slikt tilfelle er det spesielt farerisikoen med teknisk utstyr som forsvarligheten må vurderes ut fra.²²⁷

En alminnelig og forstandig person som bruker et kjøretøy, har som regel ikke inngående kunnskap i hvilke farer det tekniske utstyret på en motorvogn utgjør. Det kan derfor ikke stilles for høye krav til forsiktighet. Hva som kan kreves avhenger av situasjonen brukeren befinner seg i. Skal en motorvogn settes vekk for lenger tids lagring, kan det tenkes at det vil være nødvendig å ta ut batteriet grunnet faren for kortslutning eller brann.²²⁸ Imidlertid kan det ikke kreves at bruker av motorvognen gjør det hver gang bilen settes bort. Hvorvidt bortsettingen er klanderverdig slik at culpanormen er oppfylt avhenger følgelig av hva som kan forventes i den konkrete situasjonen.

I Carport-dommen anførte KLP at kravet til forsvarlighet må tolkes slik at skade som følge av teknisk svikt eller uforsvarlig ordning aldri kan omfattes av bortsattunntaket. KLP mente at «forsvarleg fråsegsett» krevde en nøytralisering av bilens farlige egenskaper så langt det praktisk er mulig, blant annet ved å ta ut batteriet.²²⁹ Flertallet uttalte at det ikke var grunnlag for et slikt synspunkt.²³⁰ Bilen hadde en bulk og problemer med baklysene da den ble parkert. Det var svakheten i bilens konstruksjon som følge av bulken som førte til at brannen oppstod. Likevel kunne ikke flertallet se at dette ga grunn til å regne med at det utgjorde en brannfare, og behandlingen av bilen var dermed utvilsomt forsvarlig.²³¹ Mindretallet sluttet seg til førstvoterendes syn på forsvarlighetskravet.²³² På bakgrunn av Høyesteretts uttalelser i Carport-dommen kan det legges til grunn at en skade som følge av teknisk svikt fortsatt kan oppfylle kravet til forsvarlighet. Avgjørelsen viser og at aktsomhetsterskelen ikke kan settes for høyt, og alminnelig parkering av en bil vil være forsvarlig selv om bilen har noen mangler.

Ut fra den praksisen jeg har funnet i Finansklagenemnda har ikke forsvarlighetsvilkåret kommet på spissen der. Nemnda har ansett vanlig parkering som forsvarlig selv om det senere

²²⁶ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 57.

²²⁷ Delkapittel 3.4.1.

²²⁸ Tilsvarende Engstrøm (2022) s. 47.

²²⁹ Dette fremgår av lagmannsrettens avgjørelse LB-2018-168981 (Borgarting lagmannsrett).

²³⁰ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 50.

²³¹ HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 49.

²³² HR-2021-822-A (Carport) avsnitt 112.

oppstår brann grunnet teknisk svikt, også i praksisen fra før Carport-dommen.²³³ Borgarting lagmannsrett fant også vanlig parkering som forsvarlig i LB-2016-193402, selv om kjøretøyet tok fyr.

Det finnes imidlertid eksempel fra lagmannsretten, der manglende forsvarlighet gjorde at tilfellet falt utenfor bortsattunntaket.²³⁴ Etter lang tid uten bruk, flyttet eieren bilen inn til huset, ladet bilbatteriet og lot motoren stå på tomgang en stund før motoren ble skrudd av og han forlot bilen. Kort tid etterpå oppstod brannen, mest sannsynlig som følge av batteriet. Lagmannsretten fant det ikke nødvendig å ta stilling til om kjøretøyet var i bruk, fordi de fant at bilen uansett ikke var forsvarlig bortsatt da skaden skjedde. Det ble vektlagt at bilen ikke hadde vært i bruk på lenge, og etter oppstart ble forlatt ulåst med nøklene i tenningen tett opptil huset. Det er i tråd med de kravene til aktsomhet utpenslet ovenfor at en slik handling ikke tilfredsstillende kravene til forsvarlig bortsetting. Oppstart av en bil som er stått i ro i lang tid er noe de fleste er klar over at kan være risikabelt. Det å sette fra seg en bil ulåst med nøklene i tenningen er i hvert fall uaktsomt, fordi bilen da står tilgjengelig for allmennheten og enkelt kan tas i bruk slik at skade oppstår. Det er derfor lett å si seg enig med lagmannsretten om at tilfellet ikke utgjorde en forsvarlig bortsetting.

²³³ Se blant annet i FinKN-2020-29, FinKN-2018-763 og FinKN-2018-429.

²³⁴ LB-2017-198620 (Borgarting lagmannsrett), rettskraftig og anke nektet fremmet av Høyesterett i HR-2021-1095-U.

4 Avsluttende betraktninger

Masteroppgavens analyse har vist at de eksakte grensene for når bortsattunntaket i bilansvarsloven kommer til anvendelse er uklare. Det har vært en tydelig utvikling i praksis fra Høyesterett og EU-domstolen, der forsikringsdekningen har blitt stadig utvidet til å omfatte flere skadetilfeller.²³⁵ Etter Høyesteretts avgjørelse i Carport-dommen har bortsattunntaket fått et snevert nedslagsfelt.²³⁶ Dette forsterkes av Bergen MC Center-saken som innebar en ytterligere innsnevring av unntakets rekkevidde.²³⁷

I et normativt perspektiv kan det stilles spørsmål om bortsattunntaket stilling i dagens regulering. Som vist, er unntakets innhold sterkt knyttet til de generelle retningslinjene for bilansvarets rekkevidde.²³⁸ Dette gjør at vi står igjen med en ordlyd som gir lite veiledning for hva bortsattunntaket skal dekke. Med den sikkerhetsmarginen Høyesterett la til grunn for sin tolkning i Carport-dommen, der det legges til grunn at bilansvarslovens «gjer» må minst ha samme dekningsfelt som direktivet,²³⁹ kan det argumenteres for at et eksplisitt bortsattunntak er overflødig.

En løsning for å motvirke de utfordringene dagens regulering byr på, er å utvide forsikringsplikten til å dekke all erstatningsplikt for skader motorvogner volder, uavhengig av om dette erstatningsansvaret følger av bilansvarsloven eller alminnelig erstatningsrett. Dette ville imidlertid krevd en omveltning av dagens regulering av bilansvaret.

Løsningen ovenfor innebærer imidlertid større endringer i lovverket. En enklere tilnærming synes å være en positivrettslig tolkning av rekkevidden til «gjer», uten eksplisitte unntak for bortsatte kjøretøy. De tilfellene som ville vært omfattet av bortsattunntaket, kan fortsatt falle utenfor bilansvarsloven dekningsområde gjennom tolkningen av «gjer». Denne løsningen er på linje med dagens praksis, hvor tolkning av unntakene er avhengig av rekkevidden til hovedregelen. Dette gjør det lettere å tolke bilansvarslovens innhold i samsvar med direktivets «bruk», og slik reduseres risikoen for å bryte direktivforpliktelsene.

²³⁵ Delkapittel 2.2 og 2.3.

²³⁶ Delkapittel 3.3 og 3.4.1.

²³⁷ LG-2023-54649 (Gulating lagmannsrett). Se del 3.4.1.

²³⁸ Delkapittel 3.1.

²³⁹ Delkapittel 3.3.

Kilderegister

Norske lover og forskrifter

Motorvognloven	Lov 20. februar 1926 om motorvogner (motorvognloven).
Bilansvarsloven	Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarsloven).
Vegtrafikkloven	Lov 1. juli 1965 om vegtrafikk (vegtrafikkloven).
Trafikkreglene	Forskrift 1. oktober 1986 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler).
EØS-loven	Lov 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven).
Kjøretøyforskriften	Forskrift 1. januar 1995 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).
Endringslov nr. 61/2001	Lov 15. juni 2001 nr. 61. om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer.
Endringslov nr. 34/2009	Lov 5. juni 2009 nr. 34 om endringer i bilansvarslova (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar).
Endringslov nr. 46/2020	Lov 26. mars 2020 nr. 46 om endringar i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgranse mv.).

Internasjonale avtaler

EØS-avtalen	Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, av 2. mai 1992 (EØS-avtalen).
TEUV	Traktaten om Den europeiske unions virkemåte av 7. juni 2016 (TEUV), Opprinnelig versjon:

Consolidated version of the Treaty on the
Functioning of the European Union – TFEU.

Direktiv og forordninger

Direktiv 72/166/EØF

Rådsdirektiv 72/166/EØF av 24. april 1972 om
tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om
ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med
at forsikringsplikten overholdes.

Direktiv 84/5/EØF

Annet rådsdirektiv av 30. desember 1983 om
tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om
ansvarsforsikring for motorvogn.

Direktiv 90/232/EØF

Tredje rådsdirektiv av 14. mai 1990 om
tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om
ansvarsforsikring for motorvogn.

Direktiv 2000/26/EF

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/26/EF av
16. mai 2000 om tilnærming av medlemsstatenes
lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn
og om endring av rådsdirektiv 73/239/EØF og
88/357/EØF (Fjerde direktiv om
motorvognforsikring).

Direktiv 2005/14/EF

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/14/EF av
11. mai 2005 om endring av rådsdirektiv
72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og
90/232/EØF samt europaparlaments- og
rådsdirektiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for
motorvogn.

Motorvognforsikringsdirektivet

Europaparlamentets og Rådets direktiv
2009/103/EF av 16. september 2009 om
ansvarsforsikring for motorvogn. og kontroll med
at forsikringsplikten overholdes (femte direktiv
om motorvognforsikring).

Lovforarbeider

NUT 1957:1

NUT 1957:1 Innstilling om revisjon av reglene
om motorvognansvaret fra
Motorvognansvarkomiteen av 1951.

Ot.prp. nr. 24 (1959–1960)

Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) Om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy (bilansvarloven).

Ot.prp. nr. 23 (1964-1965)

Ot.prp. nr. 23 (1964-1965) Om vegtrafikklov.

Ot.prp. nr. 72 (1991–1992)

Ot.prp. nr. 72 (1991–1992) Om lov om lovvalg i forsikring, lov om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalens vedlegg V punkt 2 om fri bevegelighet for arbeidstakere m.v innenfor EØS og lov om endringer i enkelte lover som følge av EØS-avtalen.

Prop. 137 L (2018–2019)

Prop. 137 L (2018–2019) Endringer i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv).

Rettspraksis

Høyesterettspraksis

Rt. 1910 s. 314.

Rt. 1933 s. 365.

Rt. 1935 s. 263.

Rt. 1936 s. 884.

Rt. 1965 s. 451 (Vinsj).

Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II).

Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I).

Rt. 2001 s. 320.

Rt. 2003 s. 557 (Politiflukt).

Rt. 2005 s. 1365 (Finanger II).

Rt. 2012 s. 233 (Tankbil).

Rt. 2012 s. 1793 (Personskadeforbundet).

Rt. 2015 s. 695.

Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjeluke).

HR-2016-2560-A (Konteiner).

HR-2021-822-A (Carport).

HR-2021-1095-U.

Norsk underrettspraksis

LB-2016-193402 (Borgarting lagmannsrett).

LB-2017-198620 (Borgarting lagmannsrett).

LB-2018-168981 (Borgarting lagmannsrett).

LG-2023-54649 (Gulating lagmannsrett - Bergen MC Center)

Praksis fra Finansklagenemnda

FSN-6714 av 5. juni 2007.

FSN-6976 av 16. november 2007.

FinKN-2012-215 av 29. mai 2012.

FinKN-2018-429 av. 13. juni 2018.

FinKN-2018-763 av 29. oktober 2018.

FinKN-2018-079 av 6. februar 2018.

FinKN-2020-29 av 17. januar 2020.

Praksis fra EFTA-domstolen

Rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen E8/07, Norge mot Nguyen, 20. juni 2008.

Praksis fra EU-domstolen

C-300/10 *Almeida*

Dom av 23. oktober 2012 [GC], Vítor Hugo Marques Almeida v Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA and Others, C-300/10, EU:C:2012:3842.

C-162/13 *Vnuk*

Dom av av 14. september 2014 [C3], Damijan Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d, C-162/13, EU:C:2014:2146.

C-264/14 *Hedqvist*

Dom av 22. oktober 2015 [C5], Skatteverket v David Hedqvist, C-264/14, EU:C:2015:718.

C-135/15 *Nikiforidis*

Dom av 18. oktober 2016 [GC], C-135/15, EU:C:2016:774.

- C-334/16 *Torreiro* Dom av 20. desember 2017 [C3], José Luís Núñez Torreiro v. AIG Europe Limited, Sucursal en España and Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), C-334/16, EU:C:2017:1007.
- C-514/16 *Rodrigues de Andrade* Dom av 28. november 2017 [GC], Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade and Fausto da Silva Rodrigues de Andrade.v. José Manuel Proença Salvador and Others, C-514/16, EU:C:2017:908.
- C-80/17 *Julliana* Dom av 4. September 2018 [GC] Fundo de Garantia Automóvel v. Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana and Cristiana Micaela Caetano Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661.
- C-648/17 *BTA Baltic Insurance Group* Dom av 15. November 2018 [C3], BTA Baltic Insurance Company AS v. Baltijas Apdrošināšanas Nams AS, C-648/17, EU:C:2018:917.
- C-383/19 *Ostrowski* Dom av 29. april 2021 [C5], Powiat Ostrowski v. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337.

Litteratur

- Arnesen mfl. (2022) Arnesen, Finn, Simen Hammersvik, Erling Hjelmeng, Olav Kolstad, Ole-Andreas Rognstad, *Oversikt over EØS-retten*, Universitetsforlaget, 2022.
- Arnesen og Stenvik (2015) Arnesen, Finn og Are Stenvik, *Internasjonalisering og juridisk metode: særlig om EØS-rettens betydning i norsk rett*, 2. utgave, Universitetsforlaget 2015.
- Asphaug og Sørum (2021) Asphaug, Marit og Tom Sørum, «Bilansvarsloven og motorvognforsikringsdirektivet – krevende manøvrering», *Tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og trygderett*, nr. 4-2021, s. 192-216.

- Bull (2008) Bull, Hans Jacob, *Forsikringsrett*, Universitetsforlaget 2008.
- Eckhoff (2001) Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*, 5. utgave ved Jan E. Helgesen, Universitetsforlaget 2001.
- Engstrøm (2022) Engstrøm, Bjørn Edvard, *Bilansvaret*, 3. utgave, Universitetsforlaget 2022.
- Fleischer (1962) Fleischer, Carl August, «De nye regler om motorvognansvaret», *Lov og Rett* 1962, Vol. 1, 2. utgave, 1962, s. 72-80.
- Fredriksen og Mathisen (2022) Fredriksen, Halvard Haukeland og Gjermund Mathisen, *EØS-rett*, 4. utgave, Fagbokforlaget 2022.
- Hagstrøm og Stenvik (2019) Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2. utgave, Universitetsforlaget 2019.
- Helmersen (2023) Helmersen, Sondre Torp, «Utviklingen av det dualistiske prinsipp i norsk rett», *Jussens venner* 2023, Vol. 58, 2. utgave, s. 97-120.
- Jørgensen (2021) Jørgensen, Chris, «Bilbrann i carport», *EuroRett* 2021-7-1.
- Krüger (2001) Krüger, Kai, «Finanger-dommen og den nye rettskildefaktor: frykten», *Jussens Venner* 2001, s. 89–104.
- Nygaard (1990) Nygaard, Nils, *Bilansvar*, Alma mater forlag 1990.
- Nygaard (2004) Nygaard, Nils, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utgave, Universitetsforlaget 2004.
- Stenvik (2021) Stenvik, Kristina, «Unntaket for ‘forsvarleg fråsegsett’ bil i bilansvarsloven 2 (1) b og forholdet til EØS-retten – HR-2021-822-A», *Nytt i privatretten* 2021-2, s. 5-7.
- Thorson (2023) Thorson, Bjarte, «Utvikling innen den europeiske motorvognforsikringsreguleringen», *Tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og trygderett* 4-2023, s. 245-257.

Andre kilder

Legal status of Directive (EU) 2021/2118 in the EEA, act still under scrutiny by EEA EFTA 10.12.2023, se <https://www.efta.int/eea-lex/32021L2118>, hentet 10. desember 2023.

Høringsnotat, sak 23/1364

Forslag til endringer i bilansvarslova i forbindelse med gjennomføring av direktiv (EU) 2021/2118 i norsk rett. Sendt på høring 14. mars 2023 av justis- og beredskapsdepartementet.

Brevik (2022)

Brevik, Stella Marie, «Kort oppsummert: Brannen i P-huset på flyplassen», *Stavanger Aftenblad*, publisert 25. januar 2022, <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/EaEnmG/kort-oppsummert-brannen-i-p-huset-paa-flyplassen> hentet 27. oktober 23.

Lillejord og Steinsland (2023)

Lillejord, Erik Ramelow og Egil Steinsland, «Nøkkeltall om bilbransjen», under punkt «Skadestatistikk», *Norges Bilbransjeforbund (NBF)*, dato ukjent 2023, <https://www.nbf.no/tall-og-fakta/nokkeltall-bilbransjen/> hentet 25. oktober 2023.

Finansklagenemnda – Om oss

Ukjent forfatter, «Om Finansklagenemnda», *Finansklagenemnda (FinKN)*, publiseringsdato ukjent, <https://www.finkn.no/Om-oss> hentet 14. november 2023.