

UiO : **Det juridiske fakultet**

Rekkevidden av bilansvaret

Særlig om skader som motorvogn gjer

Kandidatnummer: 764

Leveringsfrist: 25.04.2017

Antall ord: 17891



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Presentasjon av problemstilling	1
1.2	Rettskilder	2
1.2.1	Lover	2
1.2.2	Forarbeider	2
1.2.3	Rettspraksis	3
1.2.4	Reelle hensyn og formålsbetraktninger.....	3
1.2.5	Den videre fremstillingen.....	4
2	BILANSVARETS BAKGRUNN- SENTRALE FORMÅL OG HENSYN	5
2.1	Utgangspunktet.....	5
2.2	Dagens lovgivning.....	6
2.3	Bilansvaret sett i sammenheng med erstatningsretten forøvrig	7
2.4	Forsikringsplikten.....	7
3	BILANSVARSLOVENS ANVENDELSESOMRÅDE	11
3.1	«Motorvogn» bilansvarsloven § 3	11
3.1.1	Unntak fra «motorvogn»- begrepet.....	13
3.2	Skadebegrepet	14
3.2.1	Rene formuesskader	16
4	ANSVAR ETTER BILANSVARSLOVEN	18
4.1	Lovens system	18
4.1.1	Et objektivt ansvar	19
4.1.2	«Gjer»-begrepets dekningsområde	21
4.1.3	Årsakskravet etter «gjer»-begrepet	22
4.2	Rettspraksis	26
4.2.1	Steinblokkdommen	27
4.2.2	Vinsjedommen, Takstoldommen og Lastelemdommen.....	29
4.2.3	Acrylball-dommen	34
4.2.4	Hjullasterdommen.....	36
4.2.5	Politifluktdommen	39
4.2.6	Tankbildommen	41
4.2.7	Baklukedommen	46
4.2.8	HR-2016-2560A	50
4.2.9	Resultater fra rettspraksis.....	54

5	LITTERATURLISTE.....	56
5.1	Juridisk teori.....	56
	1. Andenæs, Mads Henry, <i>Rettskildelære</i> , 2. utg, 2009.....	56
5.2	Lover.....	56
5.3	Forarbeider.....	56
5.4	Rettspraksis.....	57
5.5	Nettsider.....	57

1 Innledning

1.1 Presentasjon av problemstilling

Temaet for denne avhandlingen er analyse av «gjer»-kriteriet i bilansvarsloven. Loven regulerer i hovedsak ansvaret for trafikkforsikringsselskapet og den skadelidtes erstatningsrettslige stilling når en skade er voldt av en motorvogn. Jeg skal analysere den juridiske vurderingen av «gjer»-kriteriet som oppstilles i lovens § 1 som omhandler virkeområde og lyder «denne lova gjeld skadebot for skade motorvogner gjer» og i bilansvarsloven § 4 som oppstiller grunnlaget for erstatning og lyder «gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i».

Hovedproblemstillingen vil være å finne ut hvor langt rekkevidden av «gjer»-kriteriet strekker seg etter bilansvarslovens § 4, imidlertid har dette også en sentral side til kartlegging av lovens anvendelsesområde. Avhandlingen vil se på utviklingen på rettsområdet da lovgivningen begynner å bli forholdsvis gammel, da særlig med tanke på utviklingen av motorvogntrafikken. En utvikling som gjør at rettsområdet er mer aktuelt enn noen gang, siden loven trådte i kraft. Bakgrunnen for dette aspektet er at jeg ønsker å se om lovgivningen tjener sine formål som er et vidt erstatningsrettslig vern for skader motorvogner «gjer», og i hvilken retning utviklingen på rettsområdet har gått. Motorvogntrafikken utgjør en uvanlig stor skadefaktor, noe som gjør behovet for erstatningsrettslig beskyttelse særlig viktig på dette området.

Avhandlingen avgrenses til å gjelde hvor vidt rekkende bilansvaret er. Det samme «gjer»-kriteriet går igjen i flere av lovens bestemmelser enn det er rom for å behandle. Det avgrenses derfor mot medvirkningsbestemmelsen i bilansvarsloven § 7. Reglene om sammenstøt mellom motorvogner i bilansvarsloven § 8 behandles kun kort for å gi en bedre forståelse av ansvarsfastleggelsen etter bilansvarslovens § 4 i kapittel 4 ettersom den omhandler skader som oppstår mellom to motorvogner. En dom fra Høyesteretts praksis om kollisjon mellom to vogner er omtalt i kapittel 4.2.5 i tillegg til dommer som hovedsaklig omhandler bilansvarsloven § 4, da den er av relevans for tolkningen av «gjer»-kriteriet som går igjen i bestemmelsene avhandlingen ellers behandler. Avhandlingen vil heller ikke behandle bilansvarsloven § 4 annet punktum om erstatning for ikke-økonomisk skade ettersom det vil bli for omfattende og faller utenfor problemstillingen.

1.2 Rettskilder

1.2.1 Lover

Blant de sentrale lovene jeg i denne avhandlingen vil komme inn på er først og fremst bilansvarsloven. Hovedtyngden i oppgaven vil være å analysere bilansvarslovens «gjer»-vilkår. Bakgrunnsretten i form av f. eks skadeerstatningsloven, vegtrafikkloven og forsikringsavtaleloven vil også være av betydning for forståelsen av innholdet i bilansvarsloven. De eldre opphevede lover om motorvognansvaret som motorvognloven av 21. juni 1912¹ og motorvognloven av 20. februar 1926² vil også være av interesse for å sammenlikne utviklingen på området og i forhold til rettspraksis.

1.2.2 Forarbeider

Forarbeidene til bilansvarsloven vil i avhandlingen være av særlig interesse for tolkning av gjeldende rett, særlig med tanke på at Høyesterett i et stort antall dommer legger stor vekt på forarbeidene. Av forarbeider er «NUT 1957:1 innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret fra motorvognansvarkomiteen» av 1951³ som godt skildrer bakgrunnen for den nye bilansvarsloven og hvilke problemstillinger som er forsøkt dekket sentral.

Videre er «Ot.prp.nr 24 (1959-1960) om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy (bilansvarloven)»⁴ viktig da den belyser mange tolkningsspørsmål til de forskjellige lovbestemmelsene. «Ot.prp.nr 23 (1964-1965) om vegtrafikklov»⁵ er også interessant, da vegtrafikkloven og dens forarbeider er relevante i forhold til tolkning av bilansvarsloven og kommer særlig til anvendelse i forhold til den obligatoriske forsikringen av motorvogn. De nevnte forarbeider er de mest sentrale, men gjennomgangen er ikke uttømmende for hva jeg vil behandle i det følgende.

¹ Lov 21. juni. 1912. nr. 2 motorvognloven (opphevet)

² Lov 20. februar. 1926. nr. 2 motorvognloven (opphevet)

³ NUT 1957:1 Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret

⁴ Ot.prp.nr 24 (1959-1960)

⁵ Ot.prp.nr 23 (1964-1965)

1.2.3 Rettspraksis

Høyesterett har gjennom langvarig praksis behandlet spørsmål knyttet til «skader motorvogn gjer» en rekke ganger. Det er i nyere tid avsagt tre enstemmige dommer som er spesielt interessante for å analysere innholdet i «gjer»-kriteriet. Rt 2012 s. 233 der sjåføren av en tankbil mistet festet under avstigning og fikk en varig skade i skulderen, Rt 2015 s. 1017 der en passasjer ble truffet i hode og skadet da sjåføren slo igjen bakluken på bilen og HR-2016-2560-A der en mann skled ned fra taket på en konteiner han hadde lastet opp på en kranbil, er sentrale for å fastlegge innholdet i «gjer»-kriteriet etter bilansvarsloven § 4. Jeg vil også behandle andre dommer der noen er avgjort med dissens. Det er på dette punktet også verdt å merke seg at lovgivningen på området er omlag 55 år gammel, slik at nyere dommer fra Høyesterett vil være av stor vekt når det kommer til hvordan reglene skal tolkes i lys av den teknologiske utviklingen på området.

Det er videre et stort antall dommer avsagt i lagmannsrettene og tingrettene, og ikke minst finansklagenemda, som er av interesse, men ettersom det foreligger mye sentral rettspraksis fra Høyesterett har jeg i denne avhandlingen valgt å konsentrere analysen om disse. Disse dommene har størst rettskildemessig vekt og Høyesteretts praksis på rettsområdet har etter hvert blitt dekkende for rekkevidden av «gjer»-kriteriet.

1.2.4 Reelle hensyn og formålsbetraktninger

«Reelle hensyn» er en samlende betegnelse for ulike rettslige vurderinger.⁶ Hensynet til et rimelig og rettferdig resultat er det grunnleggende målet som søkes oppfylt ved rettsanvendelsen.⁷ På erstatningsrettens område har reelle hensyn tradisjonelt stått sterkt. I juridisk teori om erstatningsrettslige avveininger er reelle hensyn beskrevet som «å veie hvilken risiko som skadevolderen bør ta ansvaret for, og hvilke skadelidte selv må bære følgene av».⁸

Høyesterett virker også å vektlegge formålet bak lovgivningen i sine domsavsigelser og det nærmere innholdet av formålet og hensyn bak bilansvarsloven skal redegjøres for i kapittel 2.

⁶ Andenæs (2009) s. 55

⁷ Eckhoff (2001) s. 24

⁸ Lødrup (2009) s. 69

1.2.5 Den videre fremstillingen

Først vil jeg kort gjøre rede for utviklingen av lovgivningen fra den første motorvognloven av 1912 til vedtakelsen av dagens lov og peke ut noen sentrale formål og hensyn bak ansvaret. Jeg vil se bilansvaret i sammenheng med den generelle erstatningsretten, og særlig fremheve behovet for særregulering og gjøre rede for den spesielle forsikringsplikten som gjelder for bilansvaret. Kapittel 3 vil omhandle bilansvarets anvendelsesområde hvor det særlig vil redegjøres for hvilke typer skader loven tar sikte på å oppstille et erstatningsrettslig vern for.

Videre vil kapittel 4 handle om ansvaret bilansvarsloven oppstiller for trafikksforsikringen. Det vil først redegjøres for lovens system for erstatningsansvaret. Deretter vil jeg gå inn på det nærmere innholdet av årsakskravet som oppstilles i bilansvarslovens § 4 som fastslår ansvarsgrunnlaget for erstatning etter loven, på bakgrunn av teori og forarbeider. Deretter skal det gjøres en analyse av Høyesteretts praksis der spørsmål om «gjer»-kriteriet har vært til behandling. Til slutt vil jeg foreta en vurdering av rettstilstanden på bakgrunn av praksis for å se hvilken retning utviklingen på rettsområdet har utviklet seg i.

2 Bilansvarets bakgrunn- sentrale formål og hensyn

2.1 Utgangspunktet

Rundt 1900-tallet kom de første motorvognene til Norge. I begynnelsen hadde motorvognene ingen stor praktisk betydning for folk flest. Økningen i antall motorvogner og bruken av disse så man i 1950- og 60-årene da bilparken i landet passerte en million kjøretøy.⁹ Ved utgangen av 2015 nærmet vi oss 3,2 millioner biler og 5,2 millioner kjøretøyer samlet i alle kategorier på norske veier.¹⁰

Bilansvarsloven er et forsøk på å løse de mange problemene den store bruken av motorvogner fører med seg.¹¹ Lovens hovedformål er å gi de regler som skal gjelde når en motorvogn forvolder personskade eller materielle skader jf. bilansvarsloven § 1. Norge var i 1912 det første landet i verden som påla eieren av en motorvogn et rent objektivt ansvar for skade som motorvognen gjorde.¹² Det betyr at ansvaret bilansvaret bygger på er et ansvar helt uten skyld hos fører. Motorvognloven av 1912 var også den første loven som i nyere tid fastsatte et slikt ansvar. Det ble dermed tidlig tatt til etterretning at motorvogner innebærer en stor risiko.¹³ På den tiden måtte motorvognføreren stille garanti for at det objektive ansvaret skulle bli effektivt. Det var vanlig at det ble tegnet ansvarsforsikring.

Det objektive ansvaret ble videreført i motorvognloven av 1926. Loven skjerpet den tidligere lovens regler om garantistillelse slik at garantien lå på 10 000kr for hver personskade og 5000kr for hver tingskade og hadde et samlet maksimum på 20 000kr for hver ulykke.¹⁴ Grunnen til denne garantistillelsen var for å sikre skadelidte mot motorvognførers manglende evne til å betale. Beløpene ble etterhvert opphevet, men på grunn av fall i pengeverdien førte det likevel til i enkelte tilfeller at skadelidte ikke fikk full erstatning slik han hadde krav

⁹ Engstrøm (2005) s. 17

¹⁰[http://www.vegvesen.no/ attachment/1150884/binary/1084673?fast_title=Kjøretøybestanden+i+Norge+2007+-+2015.pdf](http://www.vegvesen.no/attachment/1150884/binary/1084673?fast_title=Kjøretøybestanden+i+Norge+2007+-+2015.pdf)

¹¹ Engstrøm (2005) s. 17

¹² Nygaard (1990) s. 19

¹³ Lødrup (2009) s. 231

¹⁴ Engstrøm (2005) s. 18

på og at den enkelte motorvognfører ble ruinert av krav som ble stilt ham personlig som oversteget garantibeløpene.¹⁵

2.2 Dagens lovgivning

Bilansvarsloven regulerer i hovedsak ansvaret for trafikkforsikringsselskapet og den skadelidtes erstatningsrettslige stilling når skaden som har oppstått er voldt av en motorvogn. Loven trådte i kraft 1. juni 1961 og har i etterkant blitt endret flere ganger. I loven av 1961 har det lovfestede objektive ansvaret for motorvognens eier eller fører falt bort.¹⁶ Det er nå innført en obligatorisk forsikringsplikt slik at det er forsikringsselskapet som hefter for det objektive ansvaret.

Ordningen med et objektivt ansvar ble i innstillingen av 1957 problematisert fordi skadelidte tilfeldigvis fikk en større beskyttelse dersom skaden skyldes en motorvogn enn om skaden hadde hatt andre årsaker.¹⁷ Det ble likevel påpekt at motorvogntrafikken er en uvanlig stor og viktig skadefaktor som medfører en særlig risiko for alvorlige skader slik at det var et særlig behov for erstatningsrettslig sikring.

Systemet i dagens lov ble videre begrunnet med at en erstatningsplikt på objektivt grunnlag vil være lettere å praktisere enn et mer eller mindre subjektivt prinsipp, ettersom det objektive grunnlag oppstiller et mindre behov for skadelidte til å bevise skyld hos motorvognfører. Det ville i følge forarbeidene vanskelig kunne innføres en skyldregel uten supplerende av en omvendt bevisbyrde som uansett nærmer seg det objektive ansvar.¹⁸ Forsikringssystemet ble også begrunnet ut i fra et pulveriseringshensyn ved at «der tør nemlig antas at bare et forholdsvis mindre antall skader overhodet ikke beror på skyld hos motorvognens eiere eller førere. De økonomiske følger av disse skader synes det rimeligere å utjamne på motortrafikken enn å la den tilfeldig skadelidte bære tapet».¹⁹

¹⁵ Engstrøm (2005). s. 18

¹⁶ *ibid.* s. 18-19

¹⁷ NUT 1957:1 s. 26

¹⁸ *ibid.* s. 26

¹⁹ *ibid.* s. 26

2.3 Bilansvaret sett i sammenheng med erstatningsretten forøvrig

Selv om bilansvarsloven er Norges gjeldende lov om erstatning for skade voldt av motorvogn, er loven på ingen måte uttømmende. Det vil si at den ikke gir regler og bestemmelser for alle erstatningsrettslige spørsmål som kan dukke opp i forbindelse med skader motorvognen gjør. Når bilansvarsloven praktiseres må man huske på at loven har den alminnelige erstatningsretten som grunnlag.²⁰ Bilansvarsloven må derfor på flere punkter suppleres av alminnelige erstatningsregler, særlig reglene i skadeerstatningsloven av 13. juni 1969 nr 26 og reglene i veitrafikkloven av 18. juni 1965 nr 4 samt reglene i forsikringsavtaleloven av 16. juni 1989 nr 69. Videre er det verdt å merke seg at også EØS-reglene om bilansvar har betydning for norsk rett. Det er fastsatt i EØS-loven av 27. november 1992 nr 109 § 2 at bestemmelser i lov som tjener til å oppfylle Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, skal i tilfelle konflikt gå foran andre bestemmelser i lovgivningen som «regulerer samme forhold».²¹

Bilansvaret er også en tvungen forsikringsordning som gjør at reglene kommer i en særstilling i forhold til den alminnelige erstatningsretten, selv om bilansvaret kan ses som en del av den alminnelige erstatningsrett hvor reglenes virkeområde nærmere defineres gjennom loven.²² Selv om tvungne forsikringsvilkår er innført, er loven systematisk bygget opp på samme vis som resten av den øvrige erstatningsretten.²³

2.4 Forsikringsplikten

Det er i bilansvarsloven innført en forsikringsplikt. Denne forsikringsplikten gjør at det er forsikringsselskapet skadelidte kan holde ansvarlig. Dette betyr at det er trafikksikringen som blir den ansvarlige part og ikke eier eller fører av den skadevoldende motorvogn.²⁴ Et unntak stilles likevel opp i bilansvarsloven § 11 der fører eller eier kan holdes ansvarlig etter «vanlege skadebotreglar». Regelen oppstiller et culpaansvar der skadelidte må bevise at ska-

²⁰ Engstrøm (2005) s. 19

²¹ EØS-loven. § 2

²² Engstrøm (2005) s. 16

²³ *ibid.* s. 16

²⁴ Hagstrøm (2015) s. 272

devolder har utvist skyld og er derfor lite praktisk. Regelen er mest praktisk i tilfeller der skaden overstiger trafikksikringsselskapets ansvar etter bilansvarsloven § 9.²⁵

Forsikringsordningen på området er begrunnet ut i fra at man ønsker å beskytte eiere og brukere mot et personlig ansvar som kunne virket ruinerende og at motorvogn er en stor skaderisiko i samfunnet. Det har også blitt ansett nødvendig å sørge for at skadelidte får en effektiv og sikker kompensasjon.²⁶ Dekningen under forsikringsordningen er, for å realisere formålet, gjort uavhengig av skyld hos bruker og eier av motorvognen. For at eier og bruker skal være vernet mot det personlige ansvaret, er det oppstilt kanaliseringsregler som gjør at eier eller bruker som blir holdt personlig ansvarlig, kan gjøre gjeldende regress mot trafikksikringsselskapet.²⁷ Regressretten er hjemlet i bilansvarsloven § 11 tredje ledd og gjelder så lenge trafikksikringen ikke ville hatt regressrett overfor eier eller bruker hvis kravet ble rettet mot forsikringsselskapet.²⁸ Bestemmelsen kommer bare til anvendelse der eier eller bruker «gjorde skaden med vilje eller i grov aktløyse», jf. § 12 bokstav a eller ved liknende forhold som oppstilles i bokstav b og c.²⁹

Ansvaret blir derfor i de fleste tilfeller ilagt trafikksikringsselskapet med endelig virkning.³⁰ Dette betyr likevel at dersom den personlig ansvarlige dekker skadelidtes tap innenfor lovens kap II, kan han kreve pengene tilbake fra forsikringsselskapet. Regelen der den personlige ansvarlige dekker skadelidtes tap for å så kreve pengene tilbake fra trafikksikringsselskapet vil i mange tilfeller være upraktisk.³¹ Askeland tenker likevel et eksempel der den skadelidtes krav er foreldet i forhold til trafikksikringsselskapet, men ikke i forhold til føreren som gjorde en straffbar handling, jf. § 11.³² Så sant føreren er ansvarlig for skadelidte vil trafikksikringen gjelde som ansvarlig for ham, noe som betyr at trafikksikringsselskapet kan være ansvarlig overfor skadevolder som en ansvarsforsikrer selv om skadelidtes krav etter kap. II er foreldet.³³

²⁵ Engstrøm (2005) s. 45-46

²⁶ Hagstrøm (2015) s. 272

²⁷ *ibid.* s. 272

²⁸ Hagstrøm (2015) s. 272

²⁹ *ibid.* s. 272

³⁰ *ibid.* s. 273

³¹ Bjarte Askeland, norsk lovkommentar (rettsdata) sist revidert 20.11.2015

³² *ibid.*

³³ *ibid.*

Bestemmelsen om tvungen trafikforsikring er hjemlet i bilansvarsloven § 15, og bygger i følge uttalelser fra samferdselsdepartementet, på et skille mellom prinsippal og subsidiær trafikforsikringsplikt.³⁴ Det er i følge bestemmelsen eieren av motorvognen som har den prinsippale plikten, jf. første punktum, mens føreren eller brukeren har den subsidiære plikten, jf. annet punktum. Bestemmelsen lyder «motorvogn som er registrert eller skulle vore registrert, eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, skal eigaren trafiktrygda for all skade som går inn under kapittel II».³⁵ Bestemmelsen innebærer altså at flere personer kan ha en forsikringsplikt for det samme kjøretøyet på samme tid. Det går videre frem av uttalelsene at formålet med denne utvidede forsikringsplikten er flerdelt og innbefatter blant annet å etablere grunnlag for regress- og straffeansvar, jf. bilansvarslovens §§ 13 og 20.³⁶ Den tvungne forsikringsplikten loven her oppstiller er verken en ren ansvarsforsikring eller en ren ulykkes- og tingskadeforsikring. Den fungerer likevel som en ansvarsforsikring for skadevolder, og som ulykkes- og tingskadeforsikring fullt ut for skadelidte.³⁷ Bilansvarsloven stiller krav om en kombinert type forsikring som kalles trafikforsikring etter bilansvarsloven § 15.

Bestemmelsen i bilansvarsloven § 15 kan i følge Nygaard være vanskelig tilgjengelig da den har fire formål.³⁸ Bestemmelsen gir hjemmel for den tvungne trafikforsikringen som er en plikt for eier av motorvognen til å holde forsikringen ved like.³⁹ Bestemmelsen skal også gi hjemmel for en objektivisert forsikringsplikt for brukere av motorvognen, eller de som medvirker dertil. Slik at dersom skader oppstår hvis vognen ikke er forsikret slik den skulle vært, oppnås likevel dekning for skadelidte etter bilansvarsloven § 10.⁴⁰ Det tredje poenget er at § 15 skal gi hjemmel for trafikforsikringsplikt på den måten at den som ikke har opprettholdt sin plikt får et objektivt regressansvar etter bilansvarsloven § 13 for utlegget til trafikforsikringen etter bilansvarsloven § 10.⁴¹ Til sist skal bestemmelsen legges til grunn i de objektive straffevilkårene etter bilansvarsloven § 20 hvor bokstav a gjelder den som «let vera å tina lov-boden trafiktrygding etter denne lova eller halda ved lag trygdeavtale», bokstav b gjelder den

³⁴ Ot.prp.nr.24 (1959-1960) s. 50

³⁵ Bal. § 15

³⁶ 2007-02-14 8626/2006 forståelsen av bilansvarslova §§ 15 og 19

³⁷ Nygaard (1990) s. 32

³⁸ Nygaard (1990) s. 422

³⁹ *ibid.* s. 422

⁴⁰ *ibid.* s. 422

⁴¹ *ibid.* s. 422

som «brukar eller køyrer motorvogn endå han veit eller må vita at vogna ikkje er lovleg trygda».⁴² Regelen fyller en viktig rolle på tross av at den er vanskelig tilgjengelig, ved at den gir erstatningsgrunnlag for skadelidte etter bilansvarsloven § 10, selv om motorvognen ikke er forsikret slik den skal være og at den regulerer personkretsen for regressansvar.⁴³

⁴² *ibid.* s. 422

⁴³ Bjarte Askeland, norsk lovkommentar (rettsdata) sist revidert 20.11.2015

3 Bilansvarslovens anvendelsesområde

3.1 «Motorvogn» bilansvarsloven § 3

Bilansvarslovens anvendelsesområde går frem av bilansvarsloven § 1 hvor det heter «denne lova gjeld skadebot for skade som motorvogner gjer på folk eller eige og likeins trygding mot slik skade». Det vil i praksis si at dersom skaden som er voldt ikke kan tilbakeføres til noe «motorvognen gjer» vil skaden falle utenfor lovens anvendelsesområde.

Avgjørende blir derfor å klarlegge for hva som menes med «motorvogn» i lovens forstand. Dette er et viktig fordi ansvar etter bilansvarsloven kun kan pålegges dersom den skadevoldende innretningen er en «motorvogn». Det stilles som vilkår at den aktuelle motorvognen «gjer» skaden.

En naturlig språklig forståelse tilsier at alle kjøretøy som har en motor er omfattet. En nærmere presisering av begrepet «motorvogn» angis i bilansvarsloven § 3. Definisjonen som fremgår av bestemmelsen er «kjøretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å kjøyrast på bakken, såleis og trådbuss (trolleybuss), men ikkje kjøretøy som går på skjener». Et hovedelement i definisjonen er at kjøretøyet drives av en motor. Ordet «motor» kom inn i bilansvarsloven § 3 ved lov 25. mai 1973 nr 26 og erstattet det tidligere ordet «kraftmaskin». Begrepet er det samme som brukes i veitrafikkloven § 2 og uttrykket er beskrevet i forarbeidene til denne bestemmelsen. I stede for det eldre uttrykket «kraftmaskin» ble ordet «motor» ansett for å være mer i tråd med daglig språkbruk. Betydningen av ordet ble rent teknisk ansett for å bety det samme, «nemlig en innretning som omformerer energi av forskjellige slag (bensin, olje, elektrisk energi) til drivkraft».⁴⁴

At kjøretøyet må drives med motor betyr dermed at motorvognas egen fremdriftskraft må være nettopp motoren.⁴⁵ Motoren i motorvognen trenger likevel ikke å ha fremdriftskraft som eneste formål, også kjøretøy som har tiltenkt bruk som arbeidsredskap eller har flere motorer til slike formål vil falle inn under definisjonen.⁴⁶ Motorvogndefinisjonen innebærer derfor at bestemmelsen omfatter alle typer personbiler, lastebiler, traktorer, busser, anleggsmaskiner,

⁴⁴ Ot.prp.nr 23 (1964-65) s. 36

⁴⁵ Nygaard (1990) s. 63

⁴⁶ Nygaard (1990) s. 63

motorsykler og mopeder.⁴⁷ Et kjøretøy vil bli ansett som en motorvogn uansett om motoren er i gang eller om motoren er ødelagt eller midlertidig tatt ut på grunn av reparasjoner og liknende. Det avgjørende prinsipp er at kjøretøyet er konstruert for å være en motorvogn etter lovens definisjon.⁴⁸

Det går frem av forarbeidene at når det tales om «motorvogn» som skadevolder, skal også skader som kjøretøyets passasjerer og last måtte volde i sammenheng med kjøretøyets bruk omfattes. Dette gjelder selv om kjøretøyet selv ikke er den umiddelbare årsaken.⁴⁹ Om kjøretøyet drives primært av bensin, diesel eller strøm eller andre energikilder er etter lovens definisjon likestilt og det er også uten betydning om motorvognen benytter hjul, belter, valser osv så lenge kjøretøyet er laget med hensikt på å kjøre på bakken.⁵⁰

Sykler med elektrisk hjelpemotor går også inn under begrepet. Lovavdelingen gav sin vurdering av dette spørsmålet 14 mars 2014.⁵¹ Slike sykler og også andre balansekjøretøy slik som segway vil etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden i loven falle inn under vilkårene. Disse kjøretøyene er likevel unntatt fra trafikksforsikringsplikten i medhold av forskriften av 13. juni 2014 nr. 725.

Etter bilansvarsloven § 3 annet ledd er en tilhenger eller «anna vedheng» til en motorvogn regnet som en del av motorvognen når den er tilkoblet.⁵² Det betyr at trafikksforsikringen til vognen som trekker tilhengeren gjelder for hele vogntoget, både trekkvogn og tilhenger. Noe som også vil gjelde i skadetilfeller hvor tilhengeren kobles fra eller løsner.⁵³ Med «tilhenger og anna vedheng» menes i utgangspunktet alt som henger etter en motorvogn.⁵⁴ Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 5 definerer tilhenger slik: «kjøretøy som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods og til å trekkes av motorvogn, herunder kjøretøy gruppe O, som nevnt i § 2-2». For at noe skal anses som tilhenger eller «anna vedheng» etter bilansvarsloven skilles det ikke mellom tilfeller der fører ønsker at det henger etter eller om det er noe som

⁴⁷ Engstrøm (2005) s. 26

⁴⁸ *ibid.* s. 26

⁴⁹ Ot.prp.nr 24 (1959-1960) s. 40

⁵⁰ Engstrøm (2005) s. 27

⁵¹ JDLOV-2014-636A

⁵² Bal. § 3

⁵³ Engstrøm (2005) s. 29

⁵⁴ *ibid.* s. 29

tilfeldigvis har huket seg fast.⁵⁵ Det kan være snakk om et tau eller en kjetting som utilsiktet har satt seg fast i motorvognen eller til og med et barn som har hengt seg på slep bak. Dette vil også være «anna vedheng» etter bestemmelsens definisjon, og omfattes av loven.⁵⁶

3.1.1 Unntak fra «motorvogn»-begrepet

Bilansvarsloven § 3 gir et unntak fra «motorvogn»-begrepet i første ledd. Kjøretøy som går på skinner er unntatt lovens virkeområde.⁵⁷ Det vil si at trikk, tog og T-bane eller liknende er unntatt fra loven selv om også de er motoriserte og har sin fremdrift på bakken. Heller ikke luftfartøy eller luftputefartøy faller inn under begrepet etter § 3 annet ledd. Mange typer gressklippere, snøfresere og mindre arbeidsmaskiner vil også falle utenfor jf, «køretøy som er så laga at det einast kan styrast av folk til fots» i annet ledd.⁵⁸

Kongen kan etter bilansvarsloven § 3 fjerde ledd fastsette at bare deler av loven eller ikke noe av den skal gjelde for særskilt nevnte motorvogntyper når motorvognene eller bruken av dem er til særlig liten fare i veitrafikken. Det er i medhold av denne bestemmelsen bestemt i kgl. res. 14 april 1961 at «lova ikkje skal gjelda for motorvogner som er byggt for største køyrefart 10 km/time og som det er vanskeleg å endra til større køyrefart».⁵⁹ Dette vil i praksis si at hverken trafikksikringsplikt eller det objektive erstatningsansvaret etter bilansvarsloven gjelder for denne typen motorvogner.⁶⁰ Det kan tenkes typer av saktegående arbeidsmaskiner, gressklippere eller lekekjøretøy for barn. Unntakene for disse typer motorvogner kan komme uheldig ut for den skadelidte dersom det er oppstått alvorlig personskade og det ikke finnes noen dekning for erstatning hos skadevolder.⁶¹

⁵⁵ Engstrøm (2005) s. 29

⁵⁶ *ibid.* s. 29

⁵⁷ Bal. § 3

⁵⁸ Bal. § 3 annet ledd

⁵⁹ Kgl.res. 14. april 1961

⁶⁰ Engstrøm (2005) s. 28

⁶¹ Engstrøm (2005) s. 28

3.2 Skadebegrepet

Bilansvarsloven inneholder regler om erstatningsansvar for skader som er voldt av motorvogner. I juridisk teori trekkes det et skille mellom de oppståtte skader. Lødrup skiller særlig mellom person- og tingskader og annet formuestap.⁶² Ved person og tingskader er det særlig erstatning for fysisk skade på en person eller ting det siktes til, men personskader kan være både psykiske og fysiske. Det kan være vanskelig å definere begrepet om skade med fullstendig klarhet, ettersom begrepet spenner så vidt. Det er likevel klart at erstatningsretten søker å kompensere det økonomiske tapet til skadelidte, slik at det vil være en forutsetning at skaden på en eller annen måte må kunne verdsettes økonomisk. Juridisk teori taler om en reduksjon i skadelidtes formuesstilling.⁶³ Med dette menes ikke bare verdien i de eiendeler som blir skadet, men også det eventuelle fremtidige inntektstap.⁶⁴ På bilansvarets område kan derfor skadelidte ha rett til erstatning dersom for eksempel en trafikkulykke påfører ham panikkangstsyndrom.⁶⁵ Dommen inntatt i RG 1995 s. 1 der en trafikkulykke ble ansett som den sannsynlige årsak til skadelidtes panikkangst og det ble ansett naturlig å knytte ansvar til ulykken etter bilansvarsloven § 4 viser at lovens anvendelsesområde strekker seg videre enn kun de fysiske og synlige skader.⁶⁶

Skade på «folk» etter bilansvarsloven er personskade som fastsettes etter skadeerstatningslovens § 3-1 til 3-2a og dødsfall etter skadeerstatningslovens § 3-4. Det vil si at personskadeerstatningen skal dekke lidt skade, tap i fremtidig erverv og utgifter som personskaden antas å påføre skadelidte i fremtiden.⁶⁷ Videre tilkommer erstatning til de etterlatte som avdøde helt eller delvis forsørget på dødstidspunktet eller der det er forutsatt at avdøde skulle forsørge i nær fremtid.⁶⁸ Erstatningen skal videre dekke utgifter i forbindelse ved gravferd eller andre utgifter i forbindelse med dødsfallet så lenge de finnes rimelig.⁶⁹ Erstatningen for «eige» må her tolkes som det samme uttrykket som «goods» som brukes i bilansvarsloven §§ 5 og 8, det

⁶² Lødrup (2009) s. 45-49

⁶³ Hagstrøm (2015) s. 47

⁶⁴ Hagstrøm (2015) s. 47

⁶⁵ Engstrøm (2005) s. 21-22

⁶⁶ RG 1995 s. 1 (Eidsvating)

⁶⁷ Skl. § 3-2

⁶⁸ Skl. § 3-4

⁶⁹ Skl. § 3-4 tredje ledd

vil si løsøre, motorvognen, dyr og ting ellers eller fast eiendom. Ansvar er ubegrenset i forhold til personskader, mens for tingskader er det satt et tak på 10 millioner kr, jf. bilansvarsloven § 9. Det er her viktig å merke seg begrensningene som oppstilles i bilansvarsloven § 5 om erstatning for gods.

Bilansvarsloven sikter først og fremst på å dekke trafikkskader, altså skader som motorvognen volder i trafikken på for eksempel andre kjøretøy, fotgjengere, syklister og passasjerer og sjåfører i andre involverte kjøretøy.⁷⁰ Skadebegrepet dekker også skader en motorvogn gjør på omgivelser.⁷¹ Et eksempel på dette er dommen i Rt. 1996 s. 1473 som gjelder skade en motorvogn påførte en bru. Høyesterett kom frem til at bilansvaret også dekker påregnelige følgeskader i form av å få dekket utgifter til oppføring av en midlertidig bruforbindelse med tilførselsveier.⁷²

Bilansvarsloven åpner for et vidt anvendelsesområde ved innføringen av «gjer» fremfor «bruk» etter den gamle motorvognloven av 1926. En nærmere analyse av det vide anvendelsesområde vil foretas i kapittel 4 under domsanalysene. Loven dekker dermed også skade som blir voldt under f.eks parkering eller dersom noen snubler under på- og avstigning. Dette selv om skaden ikke har sin årsak i feil eller svikt i motorvognen.⁷³ For at bilansvarsloven skal komme til anvendelse er det uten betydning om skaden som er voldt er foranlediget av bilfører eller passasjer. Det avgjørende for vurderingen er at skaden må kunne tilbakeføres til motorvognens fart, tyngde eller dens konstruksjon. Skadebegrepet omfatter også påregnelige følgeskader der den utløsende faktoren direkte kan knyttes til motorvognens forhold.⁷⁴

Det vanlige er at bilansvarsloven gjelder skader som har en direkte sammenheng med motorvognen og oppstår plutselig.⁷⁵ Dette betyr at typiske slitasjeskader på for eksempel vei over tid ikke kan kreves erstattet etter bilansvarsloven. Det ville vært en annen sak om motorvognen var så stor og tung at den skadet veien ved en enkel overkjøring.⁷⁶ Bilansvarsloven skiller mellom akutt skade og skader over tid. Eksosforgiftning eller forurensningsskade over tid

⁷⁰ Engstrøm (2005) s. 21

⁷¹ *ibid.* s. 22

⁷² Rt. 1996 s. 1473

⁷³ Ot.prp.nr. 24 s. 39

⁷⁴ NUT 1957:1 s. 58 sp. 1-2

⁷⁵ Engstrøm (2005) s. 23

⁷⁶ *ibid.* s. 23

dekkes ikke av bilansvarsloven, mens akutt eksosforgiftning eller forurensning kan kreves erstattet.⁷⁷

3.2.1 Rene formuesskader

Det er uenigheter i juridisk teori om bilansvarsloven dekker de rene formuesskader. Lødrup mener at alminnelig formuestap er dekket etter bilansvarsloven uavhengig av om skadelidte også er påført en integritetskrenkelse. Dette begrunnes med at man ellers ville få en vilkårlig avgrensning.⁷⁸ Nygaard på sin side er av den oppfatning at bilansvarsloven ikke gjelder ren formuesskade som er uten sammenheng til person- eller tingskade gjort av motorvognen. Han hevder at om bilen får motorstopp og dette er årsak til at «ein passasjer eller ei sending kjem for seint fram, og forseinkinga fører til økonomisk tap, fell dette tapet utanfor trafikktrygdarens ansvar jamvel om ein kanskje kan seia at det var motorvogna som gjorde skaden».⁷⁹

I forarbeidene er det lagt til grunn at alminnelig formuestap bare er dekket dersom skadelidte også er påført skade på seg selv eller sitt gods, altså en integritetskrenkelse. Det går frem av Innst. s. 60 at «erstatningsplikten gjelder bare skade på folk eller gods (dyr eller ting). Trafikkforsikringen skal såleis ikke dekke skade voldt ved forsinkelse, ved patentinngrep eller ved at vognen brukes til illojal konkurranse m.v»⁸⁰. Det går videre frem at «når det voldes tingskade, kan erstatningsplikten etter tilhøva omfatte avsavn, tap i forretningsomsetning og tap ved tjuveri fra ødelagt vindu».⁸¹

Det virker som om hensyn til skadelidte må tale for at bilansvarsloven i visse tilfeller også dekker de rene formuesskader uten at det er påført fysisk skade på skadelidte eller hans gods. Engstrøm fremhever en dom der ansvarets utstrekning ble vurdert til støtte for dette synspunktet.⁸² Saken inntatt i RG 1992 s. 165 der en trailer som veltet og forurenset jordsmonnet ble

⁷⁷ *ibid.* s. 23

⁷⁸ Lødrup (1999) s. 208

⁷⁹ Nygaard (1990) s. 34

⁸⁰ NUT 1957:1 s. 60

⁸¹ *ibid.* s. 60

⁸² Engstrøm (2005) s. 25

ansvarlig for utgifter til opprydningen og bortfrakting av forurensede jordmasser.⁸³ Rettens oppfatning var at bilansvarets omfang må vurderes på bakgrunn av utviklingen på forureningsrettens område.⁸⁴ Samfunnsutvikling er derfor også et moment å ta i betraktning til støtte for at de rene formueskader skal omfattes av bilansvaret.

⁸³ RG 1992 s. 165 (Eidsvating)

⁸⁴ Engstrøm (2005) s. 25

4 **Ansvar etter bilansvarsloven**

4.1 **Lovens system**

Lovens første kapittel inneholder en ytre avgrensning av lovens virkeområde. Ansvar fastsettes etter § 1 til en fast årsaksfaktor, at det er skade «motorvogn gjer» som kan være ansvarutløsende.⁸⁵ Videre blir det ytterligere avgrenset etter § 2 ved at det gjøres unntak for skade gjort av visse typer vogner, eller av vogner i en viss situasjon eller innen et geografisk område, eller at skaden faller utenfor lovens virkeområde på grunn av måten den har blitt volddet på.⁸⁶ Videre er nærmere definisjoner oppstilt i § 3.

Lovens kapittel II regulerer kravet skadelidte har mot trafikksforsikringen. Forsikringen fungerer for den skadelidte som en spesiell type ulykkes- og tingskadeforsikring der motorvognen må være selve årsaken til skaden jf. «gjer»-kriteriet som oppstilles i bilansvarsloven §§ 4, 8 og 10.⁸⁷ Kapittelet inkluderer tre ansvarsgrunnlag. Det viktigste er grunnlaget etter § 4 som er hovedtemaet i denne avhandlingen. Etter § 4 er trafikksforsikringsselskapets ansvar for skade «motorvogner gjer» helt uavhengig av skyld hos skadevolder bortsett fra et par unntak som oppstilles etter § 5.⁸⁸

Det andre grunnlaget reguleres etter § 8 som bestemmer skade «motorvogn gjer på ei anna motorvogn eller ei skjenegangsvogn eller på folk eller gods i slike vogner». Etter dette grunnlaget er trafikksforsikringens ansvar avhengig av feil på skadevoldersiden som oppstilles i § 8 a, b og c.⁸⁹ Det siste ansvarsgrunnlaget oppstilles i § 10 som gjelder skade i de tilfellene der motorvognen ikke er forsikret, men skulle ha vært det, og i tilfeller der vognen er ukjent. Her hefter alle trafikksforsikringsselskap sammen etter ellers gjeldende regler.⁹⁰

Det er verdt å merke seg at alle bestemmelsene nevnt over har blitt endret siden loven trådte i kraft i 1961. Endringene har for det meste gått i retning av å øke skadelidtes vern, særlig ved

⁸⁵ Nygaard (1990) s. 31

⁸⁶ *ibid.* s. 31

⁸⁷ *ibid.* s. 75

⁸⁸ *ibid.* s. 75

⁸⁹ *ibid.* s. 75

⁹⁰ *ibid.* s. 75

personskader.⁹¹ Blant annet ble § 4 endret i 2009⁹², der andre punktum ble endret til å innlemme skadevolderens personlige oppreisningsansvar i den obligatoriske forsikringsdekningen etter bilansvarslova.⁹³

4.1.1 Et objektivt ansvar

For at det skal kunne kreves en erstatning etter norsk erstatningsrett forutsettes det at det foreligger et ansvarsgrunnlag.⁹⁴ Man ser normalt alltid mot ansvarsgrunnlaget når det skal avgjøres om et erstatningsansvar i det foreliggende tilfellet skal kunne pålegges. Ansvaret kan deles inn i to hovedgrupper i norsk rett. Vi skiller mellom ansvar på subjektivt grunnlag og ansvar på objektivt grunnlag. Det subjektive grunnlaget er bedre kjent som culpaansvaret, som er en skyldform som forutsetter skade som er voldt ved en handling eller unnlattelse som er uaktsom eller uforsvarlig. Culpaansvaret er det alminnelige ansvaret, den som handler uaktsomt pådras som hovedregel et erstatningsansvar for de skader som voldes. Et ansvar på objektivt grunnlag er et grunnlag som kommer til anvendelse selv om det ikke er noe å bebreide skadevolder.⁹⁵

Bilansvarsloven oppstiller et «objektivt» ansvar for trafikksikringsselskapet. Et sentralt kriterium for å pålegge et objektivt ansvar er at forskjellige virksomheter utgjør en ekstraordinær risiko, som gjerne overstiger dagliglivets risiko. Det objektive ansvaret ses derfor gjerne på som en risikoplassering for typiske skader som medfører et ansvar uten at noen er å bebreide.⁹⁶ Dette betyr at bilansvarsloven vil kunne pålegge ansvar også ved hendelige uhell. Dette kommer særlig frem i forarbeidene der det heter:

«komiteen har ikke vært i tvil om at de personer som bruken av motorvogn påfører skade, iallfall de utenforstående, må sikres en skikkelig erstatning hva enten vognens ansvarlige er skyld i skaden eller ei (objektiv erstatningsplikt)».⁹⁷

⁹¹ Nygaard (1990). s. 75

⁹² Lov 5. juni 2009 nr. 34 Lov om endringer i bilansvarslova

⁹³ Ot.prp.nr 28 (2008-2009)

⁹⁴ Lødrup (2009) s. 51

⁹⁵ *ibid.* s. 51

⁹⁶ *ibid.* s. 52

⁹⁷ NUT 1957:1 s. 26

Hovedregelen om trafikksikringssselskapets erstatningsansvar fremgår av bilansvarsloven § 4 første punktum som lyder: «Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, andå om ingen er skuld i skaden».

Bestemmelsens ordlyd forutsetter verken skyld eller objektiv feil for å pålegge ansvar. Det er således et objektivt ansvar som viderefører prinsippene som lå til grunn i motorvognloven av 1912 og 1926.⁹⁸ Hovedregelen om det objektive ansvaret som oppstilles i bilansvarsloven § 4 har et unntak i bilansvarsloven § 8 som ikke må blandes sammen. Regelen i § 8 handler om «samanstøyt og anna». Det siktes altså til kollisjon mellom motorvogner eller kollisjon mellom motorvogn og sporvogn. I disse tilfellene gjelder særregelen i § 8 som bestemmer at skadevoldende motorvogns forsikring bare dekker skader som skyldes uaktsomhet, teknisk svikt og brudd på trafikkreglene.⁹⁹ Dette betyr ikke at bilansvarsloven § 4 er uanvendelig i en kollisjon mellom flere kjøretøy, men at reglene anvendes på hvert sitt område.¹⁰⁰ Bakgrunnen for denne særbestemmelsen er først og fremst hensynet til kostnadene med den tvungne forsikringsordningen. Skader på motorvogner innebærer ofte store tap som ville økt forsikringspremien dersom det rent objektivet ansvaret også gjaldt i disse tilfellene. Grunngivningen fremgår av forarbeidene der det i forbindelse med om det objektive ansvaret skulle gjelde også her uttales:

«En slik ordning ville - konsekvent gjennomført - faktisk innebære at motorvogneierne som gruppeenhet ble pålagt å kaskoforsikre sine vogner mot skade som voldes av annen motorvogn. Da slike vognskader spiller en meget stor rolle i praksis...ville utvidelsen av den obligatoriske forsikring i denne retning medføre en betydelig premieøkning».¹⁰¹

Bakgrunnen for særbestemmelsen i § 8 er videre at det objektive ansvaret etter § 4 ikke i samme grad er tilstedeværende i saker der to kjøretøy er involvert.¹⁰² I en kollisjon mellom to motorvogner vil motorvognene utgjøre omtrent den samme grad av fare. Sett i sammenheng med begrunnelsen for et objektivt ansvar etter § 4 som er den store risiko for skade motor-

⁹⁸ Engstrøm (2005) s. 44

⁹⁹ Bal. § 8

¹⁰⁰ Engstrøm (2005) s. 126

¹⁰¹ NUT 1957:1 s. 46

¹⁰² Engstrøm (2005) s. 128

vognen representerer, oppveier motorvognene i en kollisjon, risikoen mellom hverandre.¹⁰³ Unntak fra eksemplet overfor kan selvsagt være i et kollisjonstilfelle mellom en stor semitrailer og en liten personbil. Traileren utgjør da et betydelig større skadepotensial, men stort sett er det lovfestede unntaket treffende.

4.1.2 «Gjer»-begrepets dekningsområde

Den tidligere motorvognloven av 1926 knyttet ansvaret til bruken av motorvogn. Begrepsbruken ble grundig drøftet i forarbeidene og valget av begrepet «gjer» fremfor «bruk» ble bevisst gjort for å utvide lovens dekningsfelt.¹⁰⁴ Det går frem av forarbeidene at:

«når man skal avgrense trafikkforsikringens dekningsområde, må man ha for øye at en snever grense kan være i strid ikke bare med det utsatte publikums interesser, men også mot motorvognfolkets interesse i sikring mot det personlige ansvar som følger av alminnelige erstatningsregler».¹⁰⁵

Komiteen var altså tydelige på at at lovgivningen ikke måtte oppstille en for snever ansvarsgrense. Dette ville gått i mot hensikten med det objektive ansvaret for trafikkforsikringen som er å dekke flest mulige tilfeller og såvel oppstille et erstatningsrettslig vern overfor både skadelidte og skadevolder. Det går videre frem at «stort sett bør dekningsområdet søkes gjort så vidt at trafikkforsikringen dekker alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig ved annen forsikring eller trygd».¹⁰⁶

Det vises i innstillingen videre til et tilfelle at en motorvogn som for kortere tid forlates på gaten eller i veikanten, fortsatt vil kunne bli sett på som om den er i bruk. Dersom motorvognen i slike tilfeller vil komme i bevegelse grunnet sviktende bremses eller liknende vil også vognen uten særlig tvil måtte sies å være i bruk. Det pekes videre på at etter vanlig språklig forståelse er det derimot tvilsomt at en motorvogn uten videre kan sies å være i bruk når den har vært bortsatt i lengre tid, men likevel kommer i bevegelse uten fører og med stanset motor. Som eksempel snakkes det om en motorvogn som er bortsatt for vinteren der den kommer

¹⁰³ Engstrøm (2005) s. 128

¹⁰⁴ *ibid.* s. 49

¹⁰⁵ NUT 1957:1 s. 58

¹⁰⁶ NUT 1957:1 s. 58

i bevegelse grunnet isdannelse og føreforandring. Likevel er de eventuelle skader den volder omfattet av det særlige motorvognansvaret og trafikksikringen jf. vognens tyngde og lett bevegelse som faremoment.¹⁰⁷ Dette betyr at ansvaret ikke bare gjelder skader som oppstår ved at en motorvogn er i bruk, slik hovedregelen var etter de gamle motorvognlovene.

Det er altså lite tvilsomt at det har vært lovgivers hensikt å bevisst gjøre «gjer» begrepet til et vidtfaende begrep. Begrepet har blitt utvidet og dekningsområdet presisert, slik at hovedregelen etter någjeldende lov er at etter en nærmere vurdering av skadetilfellet, er skader som motorvognen «gjer» dekket.¹⁰⁸ Hensikten er å fange opp flere tilfeller under bilansvaret. Det var lovgivers hensikt at den nærmere avgrensningen skulle kunne utfylles naturlig av domstolene, slik at ordlyd ikke måtte oppstille en for snever grense.¹⁰⁹

4.1.3 Årsakskravet etter «gjer»-begrepet

«Gjer»-kriteriet oppstiller et årsakskrav og det er derfor en betingelse for å kunne få erstatning at det må det foreligge en adekvat årsakssammenheng mellom ansvarshendelsen og skaden/tapet. Årsakssammenhengen forbinder de to andre grunnleggende kravene om ansvar grunnlag og et økonomisk tap.¹¹⁰ Kravet om årsakssammenheng må i følge juridisk teori først og fremst «forstås som utslag av grunnleggende rettsferdsoppfatning».¹¹¹ Det vil si at ingen skal svare for andre skader enn dem han selv har forårsaket.¹¹² Dersom ikke denne betingelsen hadde vært grunnleggende i erstatningsretten kunne det i følge Kjelland «støte an mot rimelighetshensyn og alminnelig rettsfølelse, og kunne rokket ved erstatningsrettens legitimitet».¹¹³ Reglene om årsakssammenheng er i det vesentlige ulovfestet og har vokst frem i sedvaneretten gjennom rettspraksis, lovforarbeider og juridisk teori.¹¹⁴ Årsakskravet er likevel flere steder lovfestet, slik som for eksempel i bilansvarslovens §§ 1 og 4 der den sentrale årsaksformuleringen er «gjer»-kriteriet. Det er likevel viktig å huske på at lovteksten i disse

¹⁰⁷ NUT 1957:1 s. 59

¹⁰⁸ Engstrøm (2005) s. 49

¹⁰⁹ NUT 1957:1 s. 59

¹¹⁰ Kjelland (2015) s. 52 Årsakssammenheng og bevis (lovdata)

¹¹¹ Hagstrøm (2015) s. 348

¹¹² *ibid.* s. 348

¹¹³ Kjelland (2015) s. 52 Årsakssammenheng og bevis (lovdata)

¹¹⁴ Lødrup (2009) s. 325

tilfellene bare angir at det kreves en form for årsakssammenheng og selve innholdet i årsakskriteriet må fastlegges ut i fra tolkning av rettspraksis og andre relevante kilder.¹¹⁵

«Gjer»-kriteriet som går frem av bilansvarsloven § 4 første punktum inneholder de vanlige årsakskrav som gjelder etter erstatningsretten forøvrig. Det er kravet om faktisk årsakssammenheng mellom skaden og motorvognen, reglene om beviskrav for denne årsakssammenheng og reglene om avgrensning mot fjerne eller urelaterte skadefølger.¹¹⁶ Videre inneholder «gjer»-kriteriet det kravet at motorvognen i egenskap av å være motorvogn må være årsak til skaden. I praksis betyr dette at selv om skaden ikke faller utenfor loven etter unntakene i bilansvarsloven § 2 kan skaden falle utenfor ansvarsområdet på grunn av «gjer»-kriteriet.¹¹⁷

For at ansvar skal kunne etableres må det etter ansvarsbestemmelsen i bilansvarsloven § 4 som i erstatningsretten forøvrig, foreligge en faktisk årsakssammenheng. Det vil si en sammenheng mellom motorvognen som skadevolder og de skadene som oppstår. Dette kriteriet blir formulert både i bilansvarsloven § 1, § 4 og § 8 ved at begrepet «gjer» blir benyttet. Begrepet har i det vesentlige samme innhold i forhold til alle de nevnte lovbestemmelser.¹¹⁸

Årsaksforbindelsen må knytte motorvognen til den oppståtte skaden. Ved tolkningen av bestemmelsen i bilansvarsloven § 4 er det av betydning om de risikofaktorer som ligger til grunn for ansvaret har vært til stede. I forarbeidene heter det at:

«ved bedømmelsen av om en skade er voldt av motorvogn, vil det være et vegledende synspunkt om skaden er voldt ved naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den risiko som er knyttet til motorvognens fart, tyngde, lett bevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr forøvrig.»¹¹⁹

Dette kan forstås slik at skader som motorvognen bare er med på uten at de kan sies å være gjort av en motorvogn vil falle utenfor ansvarsområdet.¹²⁰ Synspunktet i forarbeidene kan fort

¹¹⁵ Kjelland (2015) s. 52 Årsakssammenheng og bevis (lovdata)

¹¹⁶ Bjarte Askeland, norsk lovkommentar (rettsdata) sist revidert 20.11.2015

¹¹⁷ ibid

¹¹⁸ Lødrup (2009) s. 232

¹¹⁹ NUT 1957:1 s. 58

¹²⁰ Engstrøm (2005) s. 49

oppfattes som et adekvanskraft, men det skrives videre at det ikke var meningen å oppstille et konkret påregnelighetskrav, men foreta en avgrensning mot atypiske skadetilfeller. Den nærmere avgrensningen av motorvognansvarets og trafikksikringens ramme skulle overlates til rettspraksis og lovteksten skulle ikke gis en så snever ramme at den hindrer en naturlig utfylling.¹²¹ Dette kommer frem i forarbeidene der det skrives:

«utkastet gir ikke... noen anvisning på adekvans som et ytterligere erstatningsvilkår. Det er heller ikke meningen at erstatningsplikten skal begrenses til skader som er en påreknelig følge av den enkelte motorvogns forhold eller bruk... Men likevel må det i samsvar med alminnelige rettsgrunnsetninger settes en eller annen grense i den fysiske- og psykiske årsaksrekke som motorvognens bruk eller tilstand utløser. Erstatningsplikten bør ikke omfatte skadefølger som er uten noen naturlig eller rimelig årsakssammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold».¹²²

Det som skrives i forarbeidene kan på mange måter anses som det erstatningsrettslige «alminnelige krav om at skaden må «ligge i farens retning», at den ikke må ha et tilfeldig preg».¹²³ På tross av disse uttalelsene har det i rettspraksis vist seg at det erstatningsrettslige alminnelige adekvanskraft også gjelder for bilansvarsloven.¹²⁴ Om den faktiske årsakssammenhengen som er påkrevd foreligger, må som ellers i erstatningsretten avgjøres av en vurdering etter betingelseslæren. Spørsmålet vurderingen oppstiller er om motorvognen var en nødvendig betingelse for at skaden kunne oppstå.¹²⁵

Nygaard snakker om at den faktiske årsakssammenhengen faller inn i tre grunnelementer. Først må den påståtte årsaksfaktoren ha forekommet, med det menes at den må ha forekommet på et bestemt tidspunkt, på et gitt sted og i et bestemt omfang. Videre må årsaksfaktoren ha en årsaksevne. Det vil si at årsaksfaktoren må ha hatt evne til å påføre den skade som har oppstått. Det siste elementet er at årsaksevnen må være realisert i den oppståtte skade.¹²⁶

¹²¹ NUT 1957:1 s. 60

¹²² *ibid.* s. 60

¹²³ Hagstrøm (2015) s. 279

¹²⁴ *ibid.* s. 279

¹²⁵ Engstrøm (2005) s. 50

¹²⁶ Nygaard (1990) s. 82-83

Dersom den samme skaden ville oppstått om vi tenker oss motorvognen borte fra hendelsesforløpet vil det etter betingelseslæren ikke kunne pålegges ansvar.¹²⁷ Dette betyr at trafikksikringsselskapet må ta skadelidte som han eller hun er, det vil derfor ikke være anledning til å bruke «et fordelingsprinsipp mot andre hendelige årsaker som har innvirket på skadefølgene».¹²⁸ Trafikksikringsselskapet blir som utgangspunkt ansvarlig for hele skaden dersom det i en gitt sak blir bestemt at motorvognen er en nødvendig betingelse for skaden. Dette på tross av at skaden har oppstått i et samvirke med andre årsaker og ikke bare på grunn av motorvognen alene.¹²⁹

Dette utgangspunktet er endelig fastslått i «P-pilledom II» inntatt i Rt. 1992 s. 64 og er senere utdypet i «Rossnes-dommen» i Rt. 1997 s. 1.¹³⁰ «P-pille II» dommen anses som prinsippdommen for betingelseslæren.¹³¹ Førstvoterende gir i premiss 1 en generell beskrivelse av årsakskravet på denne måten:

«Årsakskravet mellom en handling eller unnlattelse og en skade er vanligvis oppfylt dersom skaden ikke ville ha skjedd om handlingen eller unnlattelsen tenkes borte. Handlingen eller unnlattelsen er da en nødvendig betingelse for at skaden inntreffer.»¹³²

Motorvognen må være en nødvendig faktor for den skade som har oppstått for at ansvar skal kunne pålegges. Om skadelidte hadde fått samme skade dersom motorvognen tenkes borte i hendelsesforløpet vil trafikksikringen gå fri for ansvar etter bilansvarsloven § 4. Etter disse betraktningene betyr det i praksis at flere vilkår må være oppfylt for at det kan konstateres årsakssammenheng.

Betingelseslæren må være oppfylt. Motorvognen må være en nødvendig betingelse for at skaden har skjedd og det vil være uten betydning om motorvognen alene er ansvarlig for skaden eller om skaden er oppstått i samvirke mellom andre årsaker.¹³³ Videre må motorvognen være

¹²⁷ Engstrøm (2005) s. 50

¹²⁸ *ibid.* s. 50

¹²⁹ *ibid.* s. 50

¹³⁰ Engstrøm (2005) s. 50

¹³¹ Kjelland (2015) s.59 Årsakssammenheng og bevis (lovdata)

¹³² Rt. 1992 s. 64 (s. 69)

¹³³ Engstrøm (2005) s. 50-51

så sentral i hendelsesforløpet at det er naturlig å knytte ansvar til den.¹³⁴ Problemstillingen vilkåret oppstiller kommer godt frem i «Steinblokkdommen» som behandles i punkt 4.3.1. Det ble ikke ansett naturlig å knytte ansvar til motorvognen da en steinblokk ville knust alt den falt over uavhengig av motorvognen. Det betyr at dersom motorvognen kun har hatt en uvesentlig betydning på skaden, kan ansvar etter bilansvarsloven § 4 avvises selv om motorvognen som sådan var en nødvendig betingelse for den oppståtte skade. Etter loven finnes det ingen mellomløsninger med et delt ansvar. Trafikkforsikringsselskapet blir enten fullt ut ansvarlig eller frifunnet for ansvar.¹³⁵

Til slutt kreves det at skadefølgen er adekvat. Det vil si at etter en totalvurdering blir det funnet rimelig å pålegge et ansvar. Domstolen kan her på skjønnsmessig grunnlag redusere erstatningen til det som anses som en rimelig skadefølge.¹³⁶ Det sikres her mot at det blir pålagt ansvar i saker som bilansvaret ikke søker å dekke, i tilfeller der det vil være rimeligere å plassere ansvaret et annet sted. Skaden som oppstår må være en påregnelig følge av skaden voldt av motorvognen. Problemstillingen ble behandlet i dommen inntatt i Rt. 1997 s. 1, kalt «Rossnes-dommen».¹³⁷ I saken ble skadelidte påført nakkeslengskade etter en påkjørsel bakfra. Foruten om de fysiske skadene, utviklet skadelidte over tid en rekke lidelser som var av psykosomatisk karakter da det ikke fantes forklaringer som hjerneskade eller ellers liknende organiske skader. Skadelidtes krav om erstatning for disse lidelsene ble ikke tatt til følge. Høyesterett fant det tvilsomt at det forelå en sannsynlighetsovervekt for at de lidelser saken gjaldt hadde den nødvendige årsakssammenheng med trafikkulykken på den måten at ulykken var en «nødvendig betingelse» for at skadene skulle oppstå. Omfanget av skaden kunne i alle fall ikke anses å være en påregnelig følge av ulykken.¹³⁸

4.2 Rettspraksis

I det følgende skal det gjøres en analyse av sentral rettspraksis om tolkningen av «gjer»-kriteriet. Etter domsanalysene skal det identifiseres sentrale trekk ved vurderingen av om

¹³⁴ *ibid.* s. 51

¹³⁵ *ibid.* s. 51

¹³⁶ Engstrøm (2005) s. 51

¹³⁷ *ibid.* s. 51

¹³⁸ Rt. 1997 s. 1

«gjer»-kriteriet er oppfylt og det vil bli drøftet i hvilken retning rettspraksis har gått på bakgrunn av hensynene som ligger til grunn for ansvaret.

4.2.1 Steinblokkdommen

Saken inntatt i RT 1968 s. 878 har for rekkevidden av «gjer»-kriteriet blitt en sentral og omtvistet sak. Dommen omhandler tvist om ansvarsfordeling etter at en steinblokk raste ned på en bil som kjørte under et overheng, noe som medførte to tilfeller av personskader og at flere av passasjerene omkom. Partene i saken var forsikringselskapet Storebrand mot to av bilens passasjerer som ble skadet. Saken omhandler anke over Gulating lagmannsretts dom av 1. Juli 1967. Storebrand gjorde det gjeldende at lagmannsretten tok feil da selskapet ble holdt ansvarlig etter bilansvarslovens § 4 jfr. § 1 da de mente skadene ikke var gjort av motorvognen.

Skadelidte hevdet på sin side at lagmannsrettens dom var riktig med den begrunnelse at skaden var en følge av at bilen ble kjørt inn under overhenget. Begrunnelsen var at rasfare, steinsprang og liknende måtte anses som en fare som er forbundet med motorvognferdsel. Skadelidte hevdet videre at sprengningen skapte faremuligheten, men at bilkjøringen realiserte skademuligheten.

Høyesterett skulle ta stilling til om skaden var gjort av en motorvogn etter bilansvarsloven § 4 jfr. § 1. Den overordnede problemstilling for retten var om skaden i den foreliggende saken var knyttet til motorvognen i egenskap av å være en motorvogn hvor det vegledende synspunktet fra forarbeidene er om skaden er voldt ved en «naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret».¹³⁹ Resultatet var enstemmig og Høyesterett konkluderte med at skaden ikke var voldt av en motorvogn og Storebrand ble frifunnet for erstatning.

Høyesterett gikk rett på lovens forarbeider for å finne de rettslige utgangspunktene.¹⁴⁰ Forarbeidene behandler i utstrakt grad når en skade kan sies å være voldt av en motorvogn. Det trekkes frem at skaden må være voldt ved en «naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret nemlig den risikoen som er knyttet til motorvognens fart,

¹³⁹ NUT 1957:1 s. 58

¹⁴⁰ NUT 1957:1

tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig».¹⁴¹ På bakgrunn av dette resonnerer Høyesterett med at blokken som falt ned fremstår som skadeårsaken. Det blir lagt vekt på at blokken ville knust alt den kom over enten det var en bil eller annet. Det avgjørende premisset blir at Høyesterett synes å mene at blokken ville falt ned uavhengig av kjøringen med bilen slik at det fremstår som en tilfeldig hendelse. Retten viste til at «førerens forhold, bilens utstyr eller manøvrering har ikke spilt og kunne heller ikke spille noen rolle for hendelsesforløpet».¹⁴²

Domsresultatet bygges på at de oppståtte skadene ikke kunne sies å være voldt av motorvognen. Nærmere bestemt anfører Høyesterett at «det er et bilansvar loven regulerer. Dette må forutsette at motorvognen på en eller annen måte utgjør et virkende element i hendelsesforløpet. Her har bilen spilt en passiv rolle. Skaden er voldt på bilen og dens passasjerer av blokken som falt ned».¹⁴³ Førstvoterende legger en naturlig språklig forståelse til grunn ved at «jeg kan ikke finne det rimelig og naturlig å se det inntrufne som skader voldt av bilen i lovens forstand».¹⁴⁴

Det omtvistede vurderingstemaet i saken var at de oppståtte skadene ikke opplagt naturlig kunne knyttes til motorvognen da det var et objekt utenifra som traff motorvognen. I saken hadde ikke motorvognbruken noen selvstendig innvirkning på skadeomfanget, noe som førte til at bilen ikke kan sies å ha «gjort» skaden. Det var dermed ikke bilens årsaksevne som realiserte seg slik at et ansvar kunne pålegges. Høyesterett anså saken slik at det var mer eller mindre tilfeldig at skadelidte befant seg i en motorvogn.

Høyesterett har lagt til grunn en ordrett og spesifikk tolkning i denne dommen ettersom de mener saken ikke dekkes av bilansvaret fordi selve skaden ikke kunne bebreides motorvognen i seg selv. Som det skal drøftes senere har dommen blitt fulgt opp i flere senere dommer. Dommen startet også en tendens med forskjellsbehandling på skader med store likhetstrekk innenfor bilansvaret. Dommen legger til grunn en konkret vurdering for å avgjøre om en oppstått skade kan subsumeres under bilansvaret. Høyesterett påpeker også selv at «saken er ikke uten prinsipiell betydning for omfanget av bilansvaret og har frembudt så vidt sterke tvil at det

¹⁴¹ NUT 1957:1 s. 58

¹⁴² Rt 1968 s. 878 (s. 881)

¹⁴³ Rt 1968 s. 878 (s.881)

¹⁴⁴ *ibid.* s. 881

er grunnlag for å oppheve sakens omkostninger både for lagmannsrett og Høyesterett». ¹⁴⁵ Høyesterett så at spørsmålet bød på prinsipielle spørsmål som nok tidligere ikke uttrykkelig hadde blitt behandlet i rettspraksis. Det som kan trekkes ut av denne dommen er at skadetilfeller hvor et objekt utenfra treffer en bil og volder skade ikke dekkes av bilansvaret.

Dommen har blitt kritisert av Nygaard. Han mener at Høyesterett burde ha kommet til et annet resultat og lagt større vekt på bilen som et trafikkmiddel. Han påpeker at bilen kan skape vibrasjoner som kan fremprovosere skaden ved at en steinblokk løsner, men også overdøve andre lyder slik at faresituasjoner vanskeligere kan oppdages og unngås. Etter Nygaards syn var motorvognen nødvendig for at skaden kunne skje. ¹⁴⁶ Han kritiserer også Høyesterett for å hoppe over et viktig avsnitt i de siterte avsnittene fra forarbeidene til støtte for dette synspunktet, nemlig «når man skal avgrense trafikkforsikringens dekningsområde, må man ha for øye at en snever grense kan være i strid ikke bare med det utsatte publikums interesser, men også med motorvognfolkets interesse i sikring mot det personlige ansvar som følger av alminnelige erstatningsregler. Stort sett bør dekningsområdet søkes gjort så vidt at trafikkforsikringen dekker alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig ved annen forsikring eller trygd». ¹⁴⁷

Det er mulig Høyesterett ville kommet til et annet resultat dersom disse uttalelsene fra innstillingen var blitt vektlagt. Det er vanskelig å se andre erstatningsrettslige dekningsområder når skaden har skjedd med passasjerer i en motorvogn. Dommen har hatt stor betydning for hvordan forarbeidsuttalelsene skal forstås.

4.2.2 Vinsjedommen, Takstoldommen og Lastelemdommen

I dommen inntatt i Rt. 1965 s. 451 «vinsjedommen» var faktum at en lastebil med kran hadde parkert på veiens høyre side for å trekke løs en traktor fra veiens venstre side. En motorsykel passerte så i motsatt retning og fikk kranens wire i bakhjulet og føreren ble skadet.

¹⁴⁵ *ibid.* s. 881

¹⁴⁶ Nygaard (1990) s. 90

¹⁴⁷ NUT 1957:1 s. 58, Nygaard (1990) s. 90

Høyesterett skulle ta stilling til om skaden var dekket av bilansvaret, det omtvistede i saken var at skadeårsaken var en wire festet til motorvognen og ikke motorvognen selv. Spørsmålet var altså om unntaksbestemmelsen i bilansvarsloven § 2a som fritar for ansvar når motorvognen blir nyttet til «anna enn køyredoning»¹⁴⁸ kunne få anvendelse. Resultatet var enstemmig og skaden ble vurdert å være omfattet av bilansvaret.

Førstvoterende starter sitt votum med å si seg enig i lagmannsrettens resultat og avfeier samtidig nødvendigheten av å gå inn på spørsmålet om hvordan saken ville blitt å bedømme dersom unntaksbestemmelsen i bilansvarsloven § 2a skulle fått anvendelse, hvis skaden hadde skjedd mens opphalingen av traktoren foregikk.¹⁴⁹ Førstvoterende fant støtte for sitt resultat i lovens forarbeider.¹⁵⁰ Det veiledende synspunktet fra innstillingen for om en skade er voldt av en motorvogn, der skade voldt av «motor, signaler og teknisk utstyr forøvrig» ble videre trukket frem. Førstvoterende viet videre en del plass på drøftelsen fra innstillingen om kriteriet om «bruken av motorvogn» fra eldre lovgivning.¹⁵¹ Det kommer der frem at komiteen ble «stående ved at den adekvate uttrykksmåte ikke er å sette slike positive vilkår for lovens virkefelt, men å begrense lovens omfang negativt ved å unnta bruk til annet formål enn som kjøretøy - - -».¹⁵² Retten virker å avslutningsvis vektlegge innstillingens uttalelse om at «komiteén har gått ut fra at slike skader som hovedregel faller utafør trafikksikringen, såframt ikke skaden skyldes motorvognens egne innretninger (kran, bevegelig lasteplan, lastelem m.v.) eller dens plassering i trafikken».¹⁵³

Dommen er et eksempel på at Høyesterett frastår fra inngående drøftelser selv, men sier seg enig i det som er vurdert i underinstansen. I drøftelsene fra lagmannsretten gikk det frem at wiren måtte anses som et vanlig tilbehør til den type lastebil det var snakk om. Retten sammenliknet videre det faktum at wiren som var festet til bilen, og lå over veien, med om en bildør hadde vært åpen og motorsykkelen hadde krasjet inn i denne. Et tilfelle som i lovens forstand ville vært voldt av bilen som kjøredoning. Det ble videre vektlagt at det ikke kunne spille noen rolle at wiren umiddelbart før var blitt brukt til opphaling av traktoren. På det tids-

¹⁴⁸ Bilansvarsloven § 2a

¹⁴⁹ Rt. 1965. s 451 (s. 453)

¹⁵⁰ NUT 1957:1 s. 58

¹⁵¹ *ibid.* s. 59

¹⁵² Rt. 1965 s. 451 (s. 453)

¹⁵³ NUT 1957:1 s. 60

punktet skaden skjedde var dette arbeidet avsluttet og premisset som ble lagt til grunn var at skaden kunne tilbakeføres til en fast montert teknisk innretning.¹⁵⁴

Dommen fastslår at bilansvarslovens «gjer»-kriterie innebærer at skader som kan tilbakeføres til fast monterte innretninger til motorvognen dekkes av ansvaret.

Et eksempel på en liknende sak om skade av teknisk innretning med motsatt resultat har vi i dommen inntatt 20 år etter «Vinsjedommen» i Rt 1984 s. 1023 «Takstoldommen».

I saken ble takstoler heist opp ved bruk av en kranbil med støttelabbene ute slik at den ikke kunne flyttes selv om motoren gikk. Skadelidte ble truffet av takstolene da en kranstropp røk og det ble rettet krav om erstatning etter bilansvarsloven § 4. Skadelidte fikk ikke medhold i denne saken av en samlet Høyesterett.

Spørsmålet Høyesterett skulle behandle, var om unntaksregelen for motorvognansvaret i bilansvarsloven § 2a som sier at loven ikke får anvendelse dersom motorvognen «vert nytta til anna enn køyredoning» skulle få anvendelse. Dette er et tilfelle som må kunne sies å ligge et godt stykke utenfor kjernen av «gjer-kriteriet» da motorvognen selv ikke var skadeårsak og den i tillegg stod på støttelabber slik at den ikke kunne flytte seg. Høyesterett startet med en gjennomgang av hendelsesforløpet før det ble lagt vekt på at transportoppdraget var avsluttet da oppheisingen fant sted. Førstvoterende gikk så inn på en drøftelse av ordlyden i bilansvarsloven § 2a hvor det ble påpekt at ordlyden i seg selv skulle tilsi at bilansvarsloven ikke kunne få anvendelse. Grunnen var at bilen var stillestående da den ble benyttet til å drive kranen under heisoperasjonen.¹⁵⁵

Førstvoterende virker å legge en naturlig språklig forståelse til grunn, og slår fast at bilen ikke ble brukt som «køyredoning» da skaden inntraff. Også i denne saken anvender Høyesterett selve grunnlaget for bilansvaret som argument, nemlig de faremomenter som er knyttet til bilens fremdrift og tyngde.¹⁵⁶ Videre drøftes generelle tvilstilfeller der bilen er brukt til annet enn «køyredoning» hvor det av førstvoterende blir påpekt at det vil være av «betydning om

¹⁵⁴ Rt. 1965 s. 451 (s. 455)

¹⁵⁵ Rt 1984 s. 1023 (s. 1027)

¹⁵⁶ *ibid.* s. 1027

ulykken må ses som utslag av en trafikksituasjon, eller om bilens innretninger er brukt i direkte tilknytning til utførelsen av transport».¹⁵⁷ Høyesterett konkluderte med at det ikke var tilfelle i denne saken. Høyesterett kom videre med en tolkning av forarbeidenes uttalelser om skader som skyldes motorvognens egne innretninger, at det må være forutsatt at disse benyttes i forbindelse med et transportoppdrag. Retten anså transportoppdraget i den foreliggende saken som avsluttet da skaden inntraff slik at ansvar etter bilansvarslovens bestemmelser ikke kunne pålegges.¹⁵⁸

Retten anfører avslutningsvis selv at denne saken, som var et rettsanvendelsesspørsmål, ville ha stor prinsipiell interesse for forsikringsselskapene.¹⁵⁹ Det må antas at det er fordi spørsmålet var uavklart fra tidligere og dommen angir hvordan kriteriet om at motorvognen må brukes som «køyredning» skal forstås. Dermed har dommen rekkevidde og prejudikatverdi ut over den konkrete saken.

Når det kommer til skadetilfeller som kan tilbakeføres til ikke-fastmonterte tekniske innretninger virker tendensen i rettspraksis å være at slike tilfeller som hovedregel vil falle utenfor bilansvarets dekningsfelt. Et illustrerende eksempel er dommen inntatt i Rt. 1986 s. 1293 «Lastelemdommen» som var den første dommen ført for Høyesterett hvor det skulle tas stilling til den type skadetilfelle.

Faktum var at en sjåfør ble skadet da han skulle få en framontert lastelem opp på bilens lasteplan. Høyesterett skulle ta stilling til om skaden falt innenfor trafikkforsikringens ansvarsområde etter bilansvarsloven § 4. Resultatet ble at opplastingen av lemmen falt utenfor trafikkforsikringens område ettersom bilansvarets «gjer»-kriterie ikke var oppfylt, på tross av at lastelemmen hørte til motorvognens tekniske innretninger.

Skadelidte hevdet at saken ikke kunne sammenliknes med opplesning for transport. Grunnen til at dette var av betydning for den videre argumentasjonen var at et slikt tilfelle klart faller utenfor ansvaret etter «laste- og losseunntaket» som fremgår av forarbeidene.¹⁶⁰ Det ble hev-

¹⁵⁷ *ibid.* s. 1027

¹⁵⁸ *ibid.* s. 1027

¹⁵⁹ *ibid.* s. 1028

¹⁶⁰ NUT 1957:1 s 59-60

det at det avgjørende var at uhellet skjedde under håndtering av nødvendig tilbehør til bilen som måtte monteres for å bringe kjøretøyet tilbake til sin rette stand. Forsikringsselskapet hevdet at hovedårsaken til ulykken var at skadelidte gled og det ikke gjaldt forhold som hadde tilknytning til motorvognen. Videre at ulykken ikke var en naturlig realisering av farekomplekset som er lovgrunnen for ansvaret.

Høyesterett startet sin drøftelse med å slå fast at «selv med en liberal fortolkning av loven, finner jeg at ordlyden vanskelig kan gi plass for ansvar i et tilfelle som det foreliggende.»¹⁶¹ Det ble vist til at skader som oppstår i forbindelse med lasting og lossing av en stillestående lastebil som hovedregel vil falle utenfor ansvaret. Det ble likevel merket at lasting i dette tilfellet gjaldt et tilhørende tilbehør til bilen med sikte på senere montering, men at dette ikke kunne spille noen rolle for ansvarsspørsmålet. Det ble så fremhevet av førstvoterende at det måtte legges stor vekt på de veiledende uttalelser fra forarbeidene i forhold til avgrensningen av ansvaret.¹⁶² Erstatningsplikten omfatter «enhver skade som har en noenlunde naturlig sammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold».¹⁶³ Videre trekkes det veiledende synspunkt om den naturlige realisering av farekomplekset frem som det avgjørende moment for resultatet. Høyesterett vurderte at skaden i den aktuelle saken ikke kunne anses som et utslag av den risiko som trafikksikringen tar sikte på å dekke.¹⁶⁴

Det ble fastslått at den løse lemmen i skadeøyeblikket ikke kunne sies å realisere et typisk motorvognansvar selv om lemmen tilhørte motorvognens tekniske innretninger. Dommen er senere fulgt opp i den nylig avsagte dommen HR-2016-2560A. Mer om denne under i avsnitt 4.2.8. Dette understreker dommens prejudikatverdi også i dag.

¹⁶¹ Rt. 1986 s. 1293 (s. 1295)

¹⁶² NUT 1957:1 s. 58

¹⁶³ Rt. 1986 s. 1293 (s. 1295)

¹⁶⁴ *ibid.* s. 1296

4.2.3 Acrylball-dommen

En illustrerende dom for at det pålegges ansvar der det foreligger en faktisk årsakssammenheng mellom motorvognens «fart og bevegelse», jfr. forarbeidene¹⁶⁵ og den skade som oppstår, er dommen inntatt i Rt. 1980 s. 1061 «Acrylball-dommen».

Faktum var at en lastebil sjåfør under avhenting at et parti acrylballer ble truffet av to acrylballer som raste ut. Ballene var stablet 5-6 i høyden på utsiden av et lagerskur og ble transportert derifra til lastebilen på en gaffeltruck. Skaden skjedde på et tidspunkt da trucken stod stille og hadde heller ikke vært i direkte berøring med ballene som påførte skadelidte skade. Sjåføren ble 100% arbeidsufør og krevde erstatning fra truckens forsikringsselskap i henhold til bilansvarsloven § 4.

Den ankende part, Norden skadeforsikring, hevdet at det måtte legges til grunn at årsaken til utrasingen utelukkende var mangel på stabilitet i stablene, sammen med fjerning av noen andre baller fra stabelen, og at det derfor ikke var noe grunnlag for ansvar etter bilansvarsloven. Det ble videre hevdet at bruken av trucken bare var foranledningen og ikke årsak til ulykken. Den dominerende årsaken til ulykken var at tunge og glatte baller var stablet i høye stabler som uavhengig av truckens adferd representerte en betydelig risikofaktor. Videre ble det bemerket at trucken var i funksjon som en løftemaskin slik at dette burde være et moment i vurderingen av om saken faller inn under bilansvarsloven § 4.

Skadelidte hevdet på sin side at den dominerende årsaksfaktor var at ballene ble brakt ut av balanse på grunn av truckens virksomhet. Truckens motor, fremdrift og manøvrerbarhet var sentrale elementer ved opplastingen av ballene og påvirkningen til tilstøtende stabler og skaden måtte dermed anses som en realisasjon av truckens egenskaper som kjøretøy.

Høyesterett skulle ta stilling til om skaden kunne subsumeres under bilansvarsloven § 4 på tross av at trucken ikke direkte hadde hatt kontakt med de skadevoldende acrylballene. Det sentrale spørsmålet retten i realiteten skulle avgjøre berører ikke spørsmålet om skaden aktivt er gjort av en motorvogn, men om ansvaret blir utvidet dersom egenskaper ved motorvognen

¹⁶⁵ NUT 1957:1 s. 58

er en del av det farekomplekset som er lovgrunnen for motorvognansvaret. Dommen var enstemmig og skaden ble vurdert å være omfattet av bilansvarsloven § 4 med den begrunnelse at skaden hadde sin årsak i den bevegelse gaffeltrucken like før hadde forårsaket i stabelen med acrylballer i sin helhet.

Førstvoterende gjorde først en gjennomgang av hendelsesforløpet der det blant annet ble trukket frem at det var enighet mellom partene om at trucken ikke hadde vært i direkte kontakt med de skadevoldende ballene. Det ble videre antatt at det lett ville medføre støt eller press mot tilstøtende baller når en ball skulle tas ut med gaffeltrucken ettersom de lå oppå hverandre uten noe mellomrom eller paller i mellom seg. Førstvoterende konkluderte med at truckens manøvrering var egnet til å skape bevegelse i de tilstøtende ballene.¹⁶⁶

Videre ble ankepartens anførsel om at trucken fungerte som løftemaskin, og dermed ikke bør dekkes av bilansvaret, avvist. Førstvoterende sa at det ikke var omtvistet at trucken var å anse som en motorvogn slik at ingen unntaksbestemmelser fikk anvendelse og det var heller ikke omtvistet at den ble brukt som «kjøredning».¹⁶⁷ Høyesterett slo i premissene fast at det avgjørende for vurderingen var truckens «fremdriftsmaskineri, bevegelighet og tyngde, dvs. egenskaper som er en del av det farekompleks som er grunnlaget for motorvognansvaret, jfr. Innstillingen fra Motorvognansvarkomiteen av 1951 58».¹⁶⁸

Skaden ble dermed ansett voldt av trucken som motorvogn slik at forsikringsselskapet måtte svare for skaden etter bilansvarsloven § 4. Dommen er fulgt opp i Rt. 1999 s. 1312 «Hjullasterdommen» der førstvoterende finner støtte for sitt syn om hjullasteren var blitt brukt som motorvogn. Dommen utvider og presiserer bilansvarets anvendelsesområde ved at skader som ikke aktivt er gjort av en motorvogn omfattes dersom skaden kan tilbakeføres til egenskaper ved motorvognens farekompleks.

¹⁶⁶ Rt. 1980 s. 1061 (s. 1065)

¹⁶⁷ *ibid.* s. 1066

¹⁶⁸ *ibid.* s. 1066

4.2.4 Hjullasterdommen

I dommen inntatt i Rt. 1999 s. 1312 ble en hjullaster tilhørende staten stjålet og senere anvendt som rambukk. Bygningen og en minibanksafe ble skadet. Staten som selvassurandør heftet etter bilansvarsloven § 16. Høyesterett skulle avgjøre om unntaksbestemmelsen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav a om at «motorvogna vert nytta til anna enn køyredoning» skulle få anvendelse slik at bilansvaret ikke kunne legges til grunn. Etter en dissens avgjørelse 4-1 kom Høyesterett til at unntaket ikke kom til anvendelse og staten ble erstatningsansvarlig.

Skadelidte gjorde det gjeldende at rammene for ansvar etter bilansvarsloven § 4 er vidt formulert og dersom motorvognens fart, tyngde og bevegelighet, har vært aktivt virkende elementer i skadeforløpet, vil saken falle inn under lovens § 4. Staten på sin side argumenterte for at «gjer»- kriteriet tilsier at skaden som oppstår ikke må ha skjedd på en måte som ikke er for fjern i forhold til de farene en motorvogn vanligvis medfører. Skaden som hadde skjedd hadde heller ikke oppstått i et trafikkmiljø. Staten mente da at saken falt utenfor kjernen av bilansvaret.

Førstvoterende la til grunn for sin videre behandling av spørsmålet, at hovedregelen i bilansvarsloven § 4 oppstiller vide rammer for ansvaret etter ordlyden. Videre ble det lagt til grunn at forarbeider og sikker rettspraksis anførte at ansvaret ikke var begrenset til skader som voldes i trafikken.¹⁶⁹ Retten gikk så over til å behandle lovens unntak som anført av staten at måtte gjøres gjeldende. Det aktuelle unntaket er bilansvarsloven § 2 som unntar ansvar der motorvognen er brukt til noe «anna enn køyredoning». Førstvoterende sa seg uenig med anførselene om at dersom et kjøretøy aktivt brukes til annet enn transport av folk eller gods så faller det inn under unntaket i bilansvarsloven § 2. Retten fant støtte i ordlyd og forarbeidene der det ikke er noen holdepunkter for at all annen bruk av kjøretøyet skal omfattes av unntaket.¹⁷⁰ Videre ble den sentrale begrunnelsen for bilansvaret lagt til grunn, nemlig den særlige risikoen med motorvognens fart, tyngde, lettbevegelighet, motor, signaler og teknisk utstyr forøvrig utledet av motorvognkomiteen.¹⁷¹ Slik førstvoterende vurderte det, var det selve bruken av hjullasteren som kjøretøy som voldte skaden og videre at det bare ville være situasjoner der

¹⁶⁹ Rt. 1999 s. 1312 (s. 1315)

¹⁷⁰ *ibid.* s. 1316

¹⁷¹ NUT 1957:1 s. 58

hjullasteren var parkert som ville rammes av unntaksbestemmelsen.¹⁷² Etter videre betraktninger rundt bilansvarsloven § 2 kom førstvoterende til at:

«Jeg kan ikke se at det kan oppstilles begrensninger i lovens anvendelsesområde etter § 4 ut fra de generelle kriterier som staten har påpekt, og som er nevnt under gjengivelsen av statens anførsler. Det er klart og uomtvistet at også de forsettlige skadetilføyelser blir dekket av loven. Dette kommer direkte til uttrykk i lovens §. 12 første ledd bokstav a, som gir adgang til å kreve regress mot den eier eller bruker som gjorde skaden med vilje.¹⁷³

Staten hadde påpekt at skadene hadde nær sammenheng med den risiko for tyveri og innbrudd som regelmessig er knyttet til bankens virksomhet og at tilfellet er dekket av bankens egne forsikringer. Til dette sa førstvoterende at:

«Det verken i loven eller i lovforarbeidene er holdepunkter for en begrensning av bilansvaret ut fra slike betraktninger. Jeg tilføyer at skade forvoldt av motorvogn vil kunne ramme et bredt spekter av ulike skadelidte og økonomiske interesser. En begrensning av ansvaret etter de linjer som staten anfører, ville dessuten i praksis kunne lede til at det ble vanskelig å trekke grenser for bilansvaret.»¹⁷⁴

I dommen la Høyesterett vekt på hjullasterens bevegelighet og dens kraft som skapes i kombinasjon av hastighet og tyngde og at det nettopp er bruken av hjullasteren som kjøretøy som voldte skade.

Dommen er avsagt under dissens 4-1. Den dissenterende dommer mente saken ikke kunne falle inn under bilansvaret. Begrunnelsen var at hjullasteren ble brukt til «anna enn køyredning».¹⁷⁵ Dommeren mente at hjullasteren ble valgt på grunn av dens egenskaper som anleggsmaskin og at det da var støtte i lovmotivene for at dette var et tilfelle der ansvarsordningen ikke var ment å skulle gjelde.¹⁷⁶ Det ble tatt utgangspunkt i at det i forarbeidene er uttalt at «likeså faller skade som f.eks. grabben på en gravemaskin volder ved graving, utafor

¹⁷² Rt. 1999 s. 1312 (s. 1316)

¹⁷³ *ibid.* s. 1316

¹⁷⁴ *ibid.* s. 1317

¹⁷⁵ *ibid.* s. 1317

¹⁷⁶ Rt. 1999 s. 1312 (s.1318)

motorvognansvaret [...] derimot ikke skade som maskinen volder under bruk som kjøretøy eller ved å skiple vegtrafikken uten å være i annen bruk.»¹⁷⁷ fra forarbeidene.¹⁷⁸

Dommeren tolket forarbeidsuttalelsene som at det trekkes en grense mot bruk av maskinen til anleggsarbeid og liknende. Dette ble begrunnet med følgende uttalelse:

«for meg er det naturlig å se det slik at innbruddsoperasjonen sett under ett fra tyvenes side tilsvarer den type knusing, bearbeidelse og masseforflytning som en anleggsmaskin ville utført på en byggeplass.»¹⁷⁹ Den dissenterende dommer fant ut at saken ikke kunne dekkes av trafikkforsikringen. Dommeren avstod videre fra å legge vekt på forsikringspraksis som viste at den type innbrudd kunne øke i frekvens og burde dekkes av motorvognforsikringen. Dette ble grunnlagt med at dekningsområde for trafikkforsikringen utvides til det unaturlige.¹⁸⁰

Saken er altså et tilfelle av uenighet, noe som kan svekke dommens prejudikatverdi. Det er likevel interessant at dommen fremmer forskjellige synspunkt. Flertallets løsning synes å ha gode grunner for seg da argumentet om at hjullasteren nettopp ved å tas i bruk som motorvogn gjorde det mulig å påføre skadene, og er i tråd med utviklingen på området. Slik jeg ser det legger den dissenterende dommer en for vid tolkning av forarbeidene til grunn for sin løsning. Det påpekes selv av dommeren at forarbeidene er av gammel dato og synes dårlig tilpasset bruk på anleggsmaskiner. Det synes ikke å legges frem tungtveiende nok argumenter for at en hjullaster som i en normalsetting uomtvistet er en motorvogn skal være å anse for en anleggsmaskin som kan bli rammet av unntaket fordi den blir brukt som rambukk. Åpnes det for en slik løsning vil flere kjøretøy falle utenfor «motorvogn» begrepet. Rettsanvendere bør være varsomme ettersom det vanskelig kan tenkes at komiteen kunne forutse slike situasjoner tatt i betraktning den enorme teknologiske utviklingen som har vært. Lovens vide dekningsområde og hensynet til skadelidte må tale for at en slik løsning ikke bør legges til grunn.

¹⁷⁷ *ibid.* s. 1318

¹⁷⁸ NUT 1957:1 s. 59

¹⁷⁹ Rt. 1999 s. 1312 (s. 1318)

¹⁸⁰ *ibid.* s. 1318

4.2.5 Politifluktdommen

En dom til illustrasjon for at «gjer»-kriteriet skal tolkes likt alle steder i loven er dommen inntatt i Rt. 2003 s. 557. Saken gikk ut på at en politibil hadde tatt opp jakten på en personbil fordi føreren hadde unnveket en politikontroll. Det var mistanke om narkotikarus hos fører som viste seg å stemme. Politibilen kjørte bakfra inn i flukt bilen for å stanse kjøringen slik at den ble skjøvet inn i autovernet. Politibilens handlinger ble ansett for å være rettmessig nødverge så det sentrale spørsmålet Høyesterett skulle ta stilling til var om skaden på politibilen var «skade som motorvogn gjer» etter bilansvarsloven § 8. Høyesterett kom til at flukt bilens forsikringsselskap måtte erstatte skaden på politibilen.

Ankemotparten, staten, anførte at vilkåret i bilansvarsloven § 8 er det samme som i bilansvarsloven §§ 1 og 4 og at praksis viser at ansvaret strekker langt etter bilansvarsloven § 4. Det avgjørende skulle ikke være om politibilen var hovedårsak i skaden, men om flukt bilens rolle i årsaksforløpet er så uvesentlig at det må ses bort i fra den.

Trafikkforsikringen hevdet på sin side at ettersom flukt bilen nesten stod stille i kollisjonsøyeblikket var politibilens bevegelser enerådende som årsaksfaktor. Vurderingstemaet var hvorvidt den stillestående bilen hadde forårsaket skade på bilen som var i fart på kollisjonstidspunktet.

Høyesterett stilte opp utgangspunktet at grunnvilkåret for å ilegge ansvar er at «gjer»-vilkåret er oppfylt. Dette innebærer at det må foreligge tilstrekkelig nær årsakssammenheng og at flukt bilen må ha voldt skaden som motorvogn i lovens forstand.¹⁸¹ Førstvoterende påpekte så at «gjer»-kriteriet fremkommer flere steder i bilansvarsloven slik at den språklige likheten må tas til inntekt for at lovens innhold i det alt vesentlige må være det samme i alle bestemmelsene. Det som i realiteten ble anført var dermed at forståelsen av bilansvarsloven § 4 vil være av interesse også for tolkningen av bilansvarsloven § 8. Retten la så til grunn det alminnelige årsakskravet som går frem av Rt. 1992 s. 64 «P-pilledom II» hvor det uttales at handlingen må ha vært «så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den». Retten fant

¹⁸¹ Rt. 2003 s. 557 (avsnitt 25)

utvilsomt at fluktbilen inngikk i årsakskjeden og fant ikke holdepunkter for at fluktbilen utgjorde et uvesentlig element slik det ble anført.¹⁸²

Retten tar stilling til om «gjer»-kriteriet innebærer en aktiv skadeforvoldelse fra vedkommende bils side for å kunne pålegge ansvar. Grunnen til at Høyesterett måtte ta stilling til dette var som ovenfor nevnt at fluktbilen stod tilnærmet stille i kollisjonen og slik sett ikke var aktiv i den skade som ble voldt. Førstvoterende kom frem til at et slikt krav ikke kunne stilles. Det ble vist til at parkerte biler etter andre steder i loven kan bli ansett som skadevoldere.¹⁸³

Videre gikk retten over i det sentrale vurderingstemaet i bilansvarssakene, nemlig uttalelsen fra forarbeidene om at skaden må være «voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret».¹⁸⁴ Førstvoterende påpeker at ansvaret er trukket langt i praksis, men at det er særegne trekk ved denne saken. Førstvoterende bruker et eksempel for å underbygge sin påstand om at det ikke kan utelukkes ansvar fordi politibilen var den fremtredende årsaksfaktor. Det blir nevnt en situasjon der en bil forsettlig må kjøre av veien for å unngå kollisjon med en annen bil. I slike tilfeller må det kunne foreligge et ansvar for den andre bilen.¹⁸⁵

Dette fremstår som et godt og riktig argument. At en fører av en bil må kjøre ut av veien, kan ikke fritta den andre bilen for ansvar i tilfeller der skade på bil vil være unngåelig. Ansvar i seg selv begrunnes blant annet ut i fra brukere av motorvogner sitt behov for erstatningsrettslig vern.

Retten gikk så over til å behandle det omtvistede og avgjørende spørsmålet. Spørsmålet var om kombinasjonen av at fluktbilen stod tilnærmet stille og den forsettlige kollisjonen fra politibilens side utelukket at det var fluktbilen som voldt skaden i bilansvarslovens forstand.¹⁸⁶ Høyesterett så det slik at fluktbilen hadde representert en stor fare og det var fare for at fluktbilen ville fortsette sin ferd på gangveien. Det ble lagt til grunn at «når føreren av politibilen i denne situasjonen fant det nødvendig å stanse fluktbilen ved å kjøre inn i den, står det derfor

¹⁸² *ibid.* (avsnitt 29)

¹⁸³ Rt. 2003 s. 557 (avsnitt 30)

¹⁸⁴ NUT 1957:1 s. 58

¹⁸⁵ Rt. 2003 s. 557 (avsnitt 34)

¹⁸⁶ *ibid.* (avsnitt 35)

for meg som nærliggende å se det slik at den skaden som politibilen dermed ble påført, er en realisering av fluktbilens fareegenskaper som motorvogn.»¹⁸⁷ Etter videre drøftelse av bilens kjøring forut for sammenstøtet ble det lagt til grunn at vilkåret om årsakssammenheng mellom skaden, og det faktum at bilen befant seg på gangveien, var oppfylt. Førstvoterende la videre til grunn at:

«ansvaret etter bilansvarsloven er trukket langt i praksis, og av og til lenger enn man kanskje ut fra en umiddelbar betraktning skulle vente. Det kan også henvises til at sammenstøtet kan ha forebygget en mer alvorlig skade, som kunne ha påført Trafikksforsikringsforeningen et vesentlig større ansvar.»¹⁸⁸

Dommen kan tas til inntekt for at det kan pålegges ansvar selv om skaden ble voldt forsettlig av sjåføren i den skadelidte bil. Høyesterett slår også fast at «gjer»-kriteriet bør forstås på samme måte uavhengig av hvilken bestemmelse i loven man befinner seg i.

4.2.6 Tankbildommen

En særlig illustrerende dom i forbindelse med «gjer»-kriteriets rekkevidde, er dommen inntatt i Rt 2012. s 233 «Tankbildommen». Saken gikk ut på at sjåføren under avstigning av en tankbil mistet festet og falt ned ca 1,5 meter og fikk en varig skade i skulderen. Skadelidte krevde utbetalt erstatning fra trafikksforsikringsselskapet som av slo med begrunnelse om at vilkårene etter bilansvarsloven § 4 ikke var oppfylt. Skadelidte tapte i tingretten, men vant i lagmannsretten. Anken til Høyesterett gjaldt lovanvendelsen.

Den ankende parten, Gjensidige forsikring, anførte at bilansvaret omfatter skader som motorvogn «gjer» jfr. bilansvarsloven § 4 og mente at skaden falt utenfor lovens dekningsfelt etter som den ikke utgjorde en realisering av det farekompleks som utgjør grunnlaget for ansvaret. Forsikringsselskapet anførte videre at for skader ved av- og påstigning som i denne saken, nevnes det i forarbeidene at et ansvar kan være aktuelt, men at for også disse skadene kreves det at den særskilte risikoen motorvognansvaret tar sikte på å dekke, må ha realisert seg. Det ble hevdet at skaden som har skjedd i tilknytning til tankbilens bruk ikke er tilstrekkelig.

¹⁸⁷ *ibid.* (avsnitt 36)

¹⁸⁸ Rt. 2003 s. 557 (avsnitt 41)

Hadde årsaken vært en teknisk feil ved stigtrinn eller at de var utformet på en farlig måte kunne løsningen blitt at skaden ville blitt omfattet av det objektive bilansvaret.

Skadelidte hevdet på sin side at både lovens forarbeider og rettspraksis viser at ansvaret har et vidt dekningsfelt og skal omfatte alle skader som har noenlunde naturlig sammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold. Skadelidte hevdet videre at noen feil ved bilens innretninger ikke er påkrevd, da det avgjørende var at skaden skjedde i tilknytning til bruken av motorvognen som var tilfellet i denne saken.

Problemstillingen Høyesterett skulle ta stilling til var om skaden var omfattet at «gjer»-kriteriet i bilansvarsloven § 4. Det var i denne saken slik som i «Politifluktdommen» også slik at tankbilen stod stille og derfor ikke aktivt voldet skade. Spørsmålet ble om tankbilens utforming i seg selv kunne være nok til å pålegge ansvar. Dommen var enstemmig og forsikringsselskapets anke førte ikke frem.

Førstvoterende startet sitt votum med tolkning av ordlyden i bilansvarsloven § 4. Videre fulgte en lengre analyse og gjennomgang av lovens forarbeider. Det ble trukket frem at reglene for den objektive erstatningsplikten omfatter alle skader som har en «noenlunde naturlig sammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold»¹⁸⁹ og at man må «ha for øye at en for snever grense kan være i strid med både det utsatte publikums interesser og motorvognfolkets interesse for sikring mot det personlige ansvar».¹⁹⁰ Etter videre gjennomgang av forarbeidene til loven oppsummerte førstvoterende sin forståelse med at «gjer» inneholder et årsakskrav og at forarbeidene har tatt sikte på at bestemmelsen skal ha et vidt anvendelsesområde.¹⁹¹

Førstvoterende påpekte videre at Høyesterett ikke tidligere hadde behandlet et liknende skadetilfelle, men at det forelå flere avgjørelser hvor rekkevidden av bilansvarslovens dekningsområde var avgjort. Høyesterett gikk med dette over på å gjennomgå praksis på området. Først ble Rt 1968. s 878 «Steinblokkdommen» behandlet der Høyesterett kom til at skaden ikke var omfattet av ansvaret ettersom motorvognen ikke hadde spilt noen aktiv rolle i hendelsesforlø-

¹⁸⁹ Rt 2012. s 233 (avsnitt 23)

¹⁹⁰ *ibid.* (avsnitt 23)

¹⁹¹ *ibid.* (avsnitt 32)

pet, og regelen som ble trukket frem var «det er et bilansvar loven regulerer. Dette må forutsette at motorvognen på en eller annen måte utgjør et virkende element i hendelsesforløpet. Her har bilen spilt en passiv rolle.»¹⁹² Førstvoterende tolket det likevel slik at det ikke betyr at det kreves noen aktiv skadeforvoldelse fra bilen med henvisning til en annen illustrerende dom inntatt i Rt 2003 s. 557 «Politifluktdommen» tidligere omtalt i avsnitt 4.3.5. Den mest interessante uttalelsen i denne dommen er der førstvoterende minner om at «ansvaret etter bilansvarsloven er trukket langt i praksis, og av og til lenger enn man kanskje ut fra en umiddelbar betraktning skulle vente».¹⁹³

Førstvoterende viste deretter til at det gjennom praksis er lagt til grunn at generelle uttalelser i forarbeidene om lovens dekningsområde skal tillegges stor vekt, men at også konkrete eksempler på hvilke typetilfeller som omfattes, er av betydning.¹⁹⁴

Førstvoterende gikk så over til å argumentere for at «ansvaret ikke er begrenset til skader hvor den særskilte risikoen som motorvognansvaret tar sikte på å dekke har realisert seg»¹⁹⁵, slik forsikringsselskapet har anført. Dette gjøres ved en tolkning av forarbeidene og rettspraksis hvor det blir vist til at eksemplene forarbeidene anfører like gjerne kan skje i tilfeller som ikke har noe med en motorvogn å gjøre. Førstvoterende fremhevet at «et fall, som i det foreliggende tilfellet, kan like gjerne skje fra en ordinær stige, og klemming i dører kan like gjerne skje i en bygning».¹⁹⁶

Videre anførte førstvoterende at «gjer»-kriteriet innebærer et årsakskrav. Årsakskravet som ble oppstilt i 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» ble tilsluttet av førstvoterende også i denne saken. Retten påpekte videre at forarbeidene viser at det må foretas en konkret vurdering etter som det oppstilles en del reservasjoner for hva som skal omfattes jfr. blant annet ordbruk som at det vil være «vegledende» om skaden er en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for ansvaret.¹⁹⁷ Det legges her vekt på at forarbeidenes

¹⁹² Rt 1968. s 878 (s. 881)

¹⁹³ Rt 2003. s 557 (avsnitt 41)

¹⁹⁴ Rt 2012. s 233 (avsnitt 38)

¹⁹⁵ *ibid.* (avsnitt 39)

¹⁹⁶ *ibid.* (avsnitt 39)

¹⁹⁷ *ibid.* (avsnitt 40)

eksempler kun er til veiledning, en utvikling som er ønsket velkommen i teorien ettersom motorvogntilfellene gjerne er ansett som for bundet av disse eksemplene av blant annet Hagland.¹⁹⁸ Videre la retten vekt på at det uttales i forarbeidene at skader ved av- og påstigning i prinsippet også skal omfattes. Førstvoterende anførte så at ved av- og påstigningsskader, som i den foreliggende saken, er på den ene siden motorvognens utforming eller høyde et sentralt moment, ettersom det kan innebære en høyere risiko enn vanlig, og på den andre siden skadelidtes egen opptreden.¹⁹⁹ Det avgjørende blir hva som fremstår som den sentrale årsaksfaktoren, og det vises til at forhold utenfor selve motorvognen, som for eksempel glatt underlag, kan tale mot ansvar.²⁰⁰ Retten peker på tilfeller som kan gi en motsatt løsning selvom det er faktorer som ikke spilte inn i denne saken, noe som må være positivt obiter dictum fordi det redegjøres for forhold som rekker videre enn denne konkrete saken. Førstvoterende avsluttet sin gjennomgang ved å vise til lagmannsrettens dom som dekkende for Høyesteretts syn.

Det blir i dommen pekt på at tankbilens høyde og utforming klart må sies å være et faremoment i seg selv. Tankbilens utstigningsprosess ble ansett kronglete slik at skaden skyldtes nettopp en «naturlig realisering» av det farekompleks tankbilens konstruksjon og fallhøyde representerte.²⁰¹ Høyesterett legger til grunn for sitt resultat at den dominerende årsaksfaktoren i denne saken var tankbilens høyde og utforming på tross av at det ikke forelå noen teknisk feil og skadelidtes opptreden ble ansett for å komme helt i bakgrunnen.²⁰² Anken ble dermed forkastet.

«Tankbildommen» viser at også fallskader kan subsumeres under bilansvaret og viser uttrykkelig at «gjer»-kriteriet inneholder et årsakskrav. Videre er dommen et godt eksempel på den risikovurderingen som må gjøres i forhold til det skadevoldende kjøretøys utforming. Det vesentlige er at risikoen overstiger det normale.

Dommen viser at Høyesterett fortsatt anser lovens forarbeider og eksempler som viktige, og særlig uttalelsene om at motorvognansvaret skal dekke vidt. Den viser også, på tross av dette, at ansvaret ikke er begrenset til skader hvor den særskilte risikoen som er lovgrunnen for mo-

¹⁹⁸ NIP-2015-4

¹⁹⁹ Rt 2012 s. 233 (avsnitt 41)

²⁰⁰ *ibid.* (avsnitt 41)

²⁰¹ *ibid.* (avsnitt 42)

²⁰² *ibid.* (avsnitt 43)

torvognansvaret har realisert seg. Dommen viser at ved vurderingen av om en skade skal omfattes av ansvaret må motorvognens egenskaper vurderes i forhold til skadelidtes opptreden og utenforliggende faktorer som for eksempel glatt underlag. Høyesterett vektlegger den dominerende årsaksfaktor, som i dette tilfellet var tankbilens høyde og utforming. Domspremisse inneholder noen generelle uttalelser som gjør at dommen får betydning utover den konkrete sak, og slik sett er med på å opprettholde en rettsstilstand der bilansvarets rekkevidde favner vidt. Det er en viktig klargjørelse at ansvaret ikke er begrenset til den særskilte risikoen ved motorvognbruk, men også kan dekke tilfeller som like gjerne kunne skjedd i forbindelse med andre ting. Det påpekes av Hagstrøm at dommen kan ses som et skritt i retning av at forarbeidenes eksempler ikke bør tillegges for stor vekt i forhold til generelle normer for avgrensning av erstatningsansvaret. En utvikling som anses positiv.²⁰³

Dommen er etterfulgt i senere avgjørelser i Høyesterett noe som peker i retning av at dommen har uttalelser som er i tråd med den generelle rettsoppfatning. Dommen gir en bredere forståelse av rekkevidden til bilansvaret i forhold til av- og påstigningsskader. Thorson skriver i sin vurdering av dommen at resultatet ikke er overraskende ettersom det er et vidt dekkende ansvar og påpeker at det ikke er store prinsipielle forskjeller på det å klemme seg i en bildør, som klart skal omfattes av ansvaret etter forarbeidene, og det å falle ut av den, da begge deler kan ha med bilen å gjøre.²⁰⁴ Thorson problematiserer imidlertid om det var nødvendig av Høyesterett å kreve spesielle trekk ved bilens høyde og utforming og antyder at forarbeidenes henvisninger til «farekompleks» tilsier at det ikke er nødvendig å oppstille en «produktansvarsvurdering» av sakens konkrete bil.²⁰⁵

Undertegnede oppfatter dommen som en god og grundig dom der alle relevante rettskilder og tidligere rettspraksis er vurdert. Det er positivt at forarbeidenes uttalelser om at loven skal dekke vidt blir opprettholdt, samtidig som det gjøres en konkret vurdering av den aktuelle saken. Dommen er senere fulgt opp i «baklukedommen» og HR-2016-2560A som omtales i kapittel 4.3.7 og 4.3.8 som kilde til årsakskravet som ligger i «gjer»-kriteriet. Imidlertid er denne saken, som alle saker som behandler spørsmålet om bilansvaret kommer til anvendelse, utslag av en konkret vurdering, og det er derfor uklart i hvilken grad den gir tydelige uttrykk

²⁰³ Hagstrøm (2015) s. 282

²⁰⁴ NIP-2012-2-6 (s.7)

²⁰⁵ NIP-2012-2-6 (s.7)

for rettstilstanden i sin helhet. Rekkevidden av ansvaret synes i saken å være begrenset til på- og avstigningstilfellene, men det vil være sannsynlig at en liknende sak som omhandler en annen biltype, med et liknende skadetilfelle, må behandles på nytt av Høyesterett i fremtiden, ettersom premissene omhandler akkurat denne tankbilen og dens utforming og ikke motorvogn generelt.

4.2.7 Baklukedommen

En annen sak er dommen inntatt i Rt 2015 s. 1017 «Baklukedommen».

I saken hadde en bilpassasjer gått ut av bilen under stans og ble truffet i hodet og skadet da føreren av bilen slo igjen bakluken mens skadelidte var bøyd ned og på vei til å reise seg. Skadelidte krevde erstatning fra bilens forsikringsselskap, noe som ble avslått av forsikringsselskapet under henvisning til at skaden falt utenfor bilansvarets dekningsområde. Høyesterett skulle ta stilling til om skade oppstått ved lukking av en bagasjeluke faller inn under «gjer»-kriteriet som oppstilles i bilansvarsloven § 4. Anken til Høyesterett gjaldt rettsanvendelsen og Codan forsikring gjorde det gjeldende at utgangspunktet er at skader som voldes av parkerte biler ikke skal dekkes ved mindre årsaken kan tilskrives et aktivt forhold på bilens side, feil, svikt eller uregelmessighet. Det ble videre hevdet at en bagasjeluke ikke utgjør en særlig risiko slik at kravet ikke kan dekkes under bilforsikringen.²⁰⁶

Skadelidte hevdet på sin side at årsakskravet var oppfylt ettersom bruken av bilen er et så vesentlig element at det vil være naturlig å knytte ansvar til den. Det anføres videre at «gjer»-kriteriet skal tolkes vidt, at skade forårsaket av en bagasjeluke må sidestilles med skader voldt av en bildør. Bagasjeluken måtte anses som teknisk utstyr som har særlig risiko knyttet til seg.²⁰⁷

Høyesterett skulle ta stilling til om årsakskravet etter bilansvarsloven § 4 var oppfylt og også om kravet om det er bilen som har «gjort» skaden er oppfylt. Høyesterett fant ut at skaden var omfattet av bilansvaret slik at anken ble forkastet.

²⁰⁶ Rt 2015 s. 1017 (avsnitt 10 og 12)

²⁰⁷ *ibid.* (avsnitt 15 og 17)

Førstvoterende startet sin vurdering med å trekke frem ordlyden i bilansvarsloven § 4 og Rt 2012. s 233 «Tankbildommen», for sin forståelse av tolkning knyttet til bestemmelsen. Oppsummeringen fra avsnitt 32 i «Tankbildommen» med at «gjer oppstiller et årsakskrav samtidig som forarbeidene viser at man tok sikte på å gi bestemmelsen et vidt anvendelsesområde»²⁰⁸ trekkes frem av førstvoterende. Videre ble det vist til det generelle årsakskravet, fastsatt i Rt 1992. s 64 «P-pilledom II» som også må være oppfylt i tillegg til at skaden må ha tilknytning til motorvognens direkte bruk. Førstvoterende anførte altså at årsaksfaktoren til skaden må ha vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den samtidig som skaden må ha tilknytning til motorvognens direkte bruk. Videre trakk retten frem et eksempel fra forarbeidene der det går frem at skade som fører eller passasjer har forårsaket i sammenheng med kjøretøyets bruk, må anses som skade gjort av kjøretøyet selv.²⁰⁹ Høyesterett bruker eksempelet til illustrasjon for å komme frem til at «skaden skyldes et samspill mellom førers handling og bagasjelukas egenskaper».²¹⁰ Førstvoterende fant dermed at det ikke var tvilsomt at det generelle årsakskravet var oppfylt. Vi har her et eksempel på at Høyesterett i sin vurdering bruker et eksempel fra lovens forarbeider direkte til sammenlikning på den foreliggende saken. Det viser at retten fortsatt anser forarbeidene som relevante tolkningsfaktorer på tross av at de er gamle.

Det neste spørsmålet retten vurderte var om skaden hadde tilstrekkelig tilknytning til bruken av bilen. I vurderingen av dette spørsmålet ble unntak fra forarbeidene trukket frem. Bilansvaret skal i utgangspunktet dekke alle skader en motorvogn «gjer», unntatt skader som oppstår der motorvognen er brukt til annet enn kjøretøy.²¹¹ Dette ble tolket slik at bilansvaret først og fremst gjelder de typiske trafikkskadene, men likevel at de noe mer indirekte skadetyper, som blant annet klemskader og av- og påstigningskader, kan være omfattet.²¹² Det andre unntaket som ble trukket frem var skader som oppstår i tilfeller hvor bilen står stille. Førstvoterende legger tolkningen av dette unntaket i Rt 2012 s. 233 «Tankbildommen» til grunn for forståelsen og viser til avsnitt 39 der det konkluderes med at ansvaret ikke tar sikte på å begrenses til skader som er typiske for bilbruk og den særskilte risikoen som er lovgrunnen for ansvaret har

²⁰⁸ Rt 2012. s 233 (avsnitt 32)

²⁰⁹ Rt 2015 s. 1017 (avsnitt 24)

²¹⁰ *ibid* (avsnitt 25)

²¹¹ Rt 2015 s. 1017 (avsnitt 28)

²¹² *ibid.* (avsnitt 29)

realisert seg.²¹³ Det ble påpekt at i den foreliggende saken skyldes ikke skaden noen feil, svikt eller uregelmessighet ved bilen, men var et utslag av vanlig bruk i tilknytning til transportformål.²¹⁴

I fastleggelsen av hvorvidt skaden omfattes av bilansvaret avstod førstvoterende fra vurderingen av om den foreliggende skaden hadde mest likhetstrekk med skader tilknyttet av- og påstigning eller lasting og lossing som i følge forarbeidene skal behandles ulikt.²¹⁵ Dette ble begrunnet med at det er av mindre betydning for denne saken.²¹⁶ Førstvoterende fremhevet at «ingen av disse beskrivelsene treffer situasjonen i vår sak. Avgjørende for meg er likheten mellom vårt skadetilfelle og situasjoner hvor det utvilsomt foreligger ansvar».²¹⁷ Førstvoterende sikter her til klemskadene og skader som oppstår ved at noen åpner en dør uten å se seg for, som er skadetyper som skal dekkes av ansvaret etter forarbeidene.²¹⁸

Retten gjorde så en sammenlikning av disse skadetyper mot faktum i den gjeldende saken, hvor det i begge tilfeller var snakk om skader som skjer i forbindelse med åpning/lukking av bildører. På tross av at dette er skader som vanligvis oppstår mens personer stiger inn/ut av bilen, fant ikke førstvoterende noen reell grunn til at det skal behandles forskjellig. Det blir konkludert med at «i samtlige situasjoner er det etter mitt syn snakk om en skade som har noenlunde naturlig sammenheng med en motorvogns tilstand, egenskaper eller andre forhold»²¹⁹. Retten gav så sin tilslutning til lagmannsrettens domspremiss om at «bruken av bilen i dette tilfellet er så vidt vesentlig i årsaksbildet at det samlet sett er naturlig å knytte ansvar til den».²²⁰ Det ble lagt til grunn at skaden var en «naturlig konsekvens av bilens direkte bruk til transportformål slik det er omtalt i forarbeidene»²²¹ og rettstilstanden slik den er fastlagt i «Tankbildommen».²²² Dette trekker etter førstvoterendes syn i retning av at bilansvaret omfatter skader oppstått i forbindelse med at en bakluke blir lukket.

²¹³ *ibid.* (avsnitt 32)

²¹⁴ *ibid.* (avsnitt 33)

²¹⁵ NIP 2015-4 om bakluken som ble til en dør

²¹⁶ Rt 2015 s. 1017 (avsnitt 33)

²¹⁷ *ibid.* (avsnitt 33)

²¹⁸ *ibid.* (avsnitt 34)

²¹⁹ Rt 2015 s. 1017 (avsnitt 36)

²²⁰ *ibid.* (avsnitt 37)

²²¹ *ibid.* (avsnitt 38)

²²² Rt 2015 s. 1017 (avsnitt 39)

Også i denne dommen ser vi at forarbeidene har en særlig verdi i tolkningen av ansvarsbestemmelsen, men også at rettspraksis på området blir videreført og tillagt vekt. Det er tydelig at førstvoterende føler seg bundet av forarbeidenes forståelse slik disse er anført i «tankbildommen» fremfor å gjøre en ny vurdering av hvordan kriteriene skal forstås i lys av den aktuelle saken. Dommen er kommentert i teorien av Hagland der hun trekker frem at resultatet av dommen er at en særlig skadetype blir omfattet av bilansvaret. Et resultat hun mener ikke er overraskende i lys av førstvoterendes gjennomgang av praksis på området.²²³ Hun utdyper videre at det er vanskelig å se hva som skulle kunne begrunne at skader som oppstår ved åpning/lukking av bagasjerom skulle kunne stilles annerledes enn skader som oppstår ved at man klemmer seg i en annen bildør og påpeker at et faremoment ved en slik tilnærming basert på skadetyper tilfeller er at små variasjoner i ellers like saker må behandles på nytt av Høyesterett.²²⁴ Hagland mener videre at resultatet av en slik tilnærming er at forarbeidenes eksempler blir tillagt større betydning enn det som kanskje var meningen. Hun mener at eksemplene ikke er ment som annet enn eksempler, et syn hun deler med Hagstrøm.²²⁵ Det virker derfor å være en viss enighet i teorien om at en tilnærming der eksempler fra forarbeidene ikke tillegges for stor vekt vil gi en rettsutvikling som er bedre rustet til å følge samfunnsutviklingen og de nye problemstillingene som vil følge av ny teknologi. Hagland avslutter sin domsanalyse med å ønske seg tydeligere retningslinjer for hvordan skadetilfeller som byr på tvil skal vurderes i fremtiden, enn det denne dommen viser.²²⁶

Haglands tilnærming fremstår fornuftig. Fremgangsmåten i «baklukedommen» er veldig type-tilfellebasert og fastslår ikke særlig mye mer på bilansvarets område enn at «gjer»-kriteriet også omfatter klemskader som oppstår ved at bilens bagasjeluke åpnes eller lukkes. Dommen står som nok en konkret avgjørelse som er omfattet uten at dommens rekkevidde vil ha særlig betydning utenfor den konkrete saken, da skadetilfeller som har små forskjeller vil måtte bli behandlet på nytt av Høyesterett.²²⁷

²²³ NIP-2015-4 om bakluken som ble til en dør

²²⁴ NIP-2015-4 om bakluken som ble til en dør

²²⁵ Hagstrøm (2015) s. 282

²²⁶ NIP-2015-4 om bakluken som ble til en dør

²²⁷ NIP-2015-4 om bakluken som ble til en dør

4.2.8 HR-2016-2560A

Nylig ble det avsagt nok en dom som er med på å klargjøre bilansvarets rekkevidde. Sakens faktum var at en mann ble skadet da han skled og falt ned fra taket på en konteiner som han hadde lastet opp på en kranbil. Den ankende part, If skadeforsikring, anførte at skaden som oppstod ikke kunne rammes av bilansvarsloven § 4 da det ikke var tilstrekkelig nær årsaks-sammenheng mellom motorvognens skadepotensial og skaden som ble voldt. Det ble videre hevdet at skaden skjedde i forbindelse med lasting og lossing som i hovedregel skal falle utenfor bilansvaret. Det ble likevel vurdert at et ansvar kan inntre dersom skaden er en naturlig realisering av bilens fareegenskaper eller skyldes dens egne innretninger. Ankende part hevdet videre at noe slikt ikke var tilfelle her ettersom kranbilen bare hadde en underordnet betydning og faremomentet var knyttet til selve konteineren.

Skadelidte hevdet på sin side at skaden var omfattet av bilansvarsloven § 4 ettersom ansvaret er vidt og trukket langt i praksis. Det ble vist til at skaden oppstod etter at selve lastingen var over, slik at lovens unntak ikke kunne få anvendelse. Skadelidte hevdet at skaden var voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for bilansvaret, og at kranbilen var en så vesentlig del av skadeforløpet at det var naturlig å knytte ansvar til den.

Som følge av «laste- og losseunntaket» som er omtalt i forarbeidene måtte Høyesterett ta stilling til om dette gjorde seg gjeldende i foreliggende sak, slik at skaden ville falle utenfor det objektive ansvaret. En enstemmig Høyesterett kom frem til at skaden ikke var omfattet av det objektive bilansvaret etter bilansvarsloven § 4, da det var egenskapene ved lasten som var den umiddelbare årsaksfaktoren og ikke en realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret.

Førstvoterende tok utgangspunkt i lovens ordlyd i bilansvarsloven § 4 og brukte Rt 2012 s. 233 «Tankbildommen» som utgangspunkt for tolkning av bestemmelsens «gjør»-kriterium.²²⁸ Her blir det lagt til grunn at bestemmelsen oppstiller et årsakskrav slik det ble drøftet av Høyesterett i «Tankbildommen». Det vil si at det kreves at det er motorvognen som «gjør» skaden, samtidig som det generelle årsakskravet som går frem av Rt. 1992 s. 64 «P-pilledom II»

²²⁸ HR-2016-2560A (avsnitt 20-21)

om at årsaksfaktoren må ha «vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den» må være oppfylt.²²⁹ Førstvoterende trakk videre frem at det alminnelige erstatningsrettslige årsakskravet og årsakskravet slik det er eksemplifisert i lovens forarbeider var i tråd med med Høyesteretts praksis av bilansvarslovens § 4.²³⁰

Retten stilte så opp det avgjørende spørsmål for denne saken, nemlig om skaden falt utenfor ansvarsområdet fordi «den eventuelt oppstod i tilknytning til lasting».²³¹ Før førstvoterende diskuterer dette konkret nærmere gjør hun en gjennomgang av forarbeidene for å vise at ansvaret er ment å trekke vidt. Forklaringen på denne fremgangsmåten må være at førstvoterende ønsket å ha tanken om at bilansvaret har et vidtfavnende dekningsområde i bakgrunn slik at motargumenter mot at unntaket skulle få anvendelse kunne ligge som en vektskål i mot underveis i argumentasjonen. Dette viser at Høyesterett har respekt for at loven er ment å dekke vidt, noe som må synes å være positivt og til skadelidtes fordel i bilansvarssakene.

Førstvoterende gikk videre frem med det hun anser for å være selve kjernen av bilansvaret som er skader som oppstår i tilknytning til «særlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr forøvrig»²³² jfr. forarbeidene.²³³ At førstvoterende fremhever dette punktet fra forarbeidene, kan tyde på at hun mener denne saken ligger et stykke utenfor selve kjernen av bilansvaret, og derfor er det kanskje spesielt viktig med en avgjørelse for å trekke grensene for ansvaret. Det spesielle i denne saken er jo at skaden skyldes et fall fra en konteiner. Kranbilen var utvilsomt en motorvogn, spørsmålet var om konteineren som var plassert oppå var omfattet av ansvaret. Dermed befinner vi oss utenfor kjernen av det motorvognansvaret tar sikte på å dekke.

Førstvoterende fremhevet likevel videre at det objektive ansvaret ikke er begrenset til å gjelde typiske trafikkskader. Denne oppfatningen har støtte fra forarbeidene²³⁴ der eksempler som klemming i bildører og skader oppstått under av- og påstigning er nevnt.²³⁵ Retten fremhevet videre «Tankbildommen» der det ble ilagt ansvar for skade under nedstigning fra førerhuset

²²⁹ HR-2016-2560A (avsnitt 21)

²³⁰ *ibid.* (avsnitt 22)

²³¹ *ibid.* (avsnitt 23)

²³² HR-2016-2560A (avsnitt 24)

²³³ NUT 1957:1 s. 58

²³⁴ *ibid.* s. 58

²³⁵ HR-2016-2560A (avsnitt 25)

og «Baklukedommen» der det ble pålagt ansvar for skade under lukking av bagasjeluken, som eksempler på typetilfeller fra Høyesterett som hadde utgangspunkt i komiteens anvisninger for typetilfeller.²³⁶ Videre trekkes unntaket fra forarbeidene for skade oppstått under lasting og lossing frem før hun går inn på de liknende tilfellene der rekkevidden ved bilansvaret for lasting og lossing er behandlet tidligere. «Acrylballdommen» ble først nevnt der Høyesterett påla ansvar ettersom skaden ble vurdert å være utløst av truckens egenskaper som motorvogn.²³⁷ Førstvoterende nevnte så den saken hun mente har mest likhet med tilfellet i denne konkrete saken, nemlig «Lastelemdommen». I denne saken ble det ikke pålagt ansvar med den begrunnelse at skaden skjedde under opplasting, og at faren som realiserte seg ikke skilte seg ut fra den som ville foreligget ved enhver annen gjenstand og normal lasteoperasjon. Førstvoterende fremhevet så at i «Lastelemdommen» la Høyesterett stor vekt på uttalelsene i forarbeidene om at skader som oppstår under lasting eller lossing som regel faller utenfor motorvognansvaret.²³⁸

Retten gikk etter dette konkret til verks for å avgjøre om «laste- og losseunntaket» skulle få anvendelse i saken. Førstvoterende forklarte skadeårsaken på denne måten:

«Den utløsende skadeårsaken var at A skled da han befant seg på konteinertaket etter å ha tatt av heisekjettingene. Det var egenskapene ved lasten - takets overflate var etter det opplyste dekket av løssnø - som utgjorde den umiddelbare årsaksfaktoren. At A under det påfølgende fallet ble påført flere brudd i ryggen, skyldtes først og fremst konteinerens høyde, selv om egenskaper ved kranbilen også kan ha hatt betydning for den skaden som oppsto».²³⁹

Førstvoterende tok så tak i skadelidtes anførsel om at det måtte gjøres en helhetlig tilnærming. Dette ble raskt avvist, ettersom det faktum at håndteringen av lasten foregår i tilknytning til motorvogntransport, ikke innebærer at skaden skjer ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for ansvaret.²⁴⁰ Det var egenskapene ved konteineren som etter førstvoterendes syn var det avgjørende og det kunne da vanskelig sies at kranbilen var så vidt

²³⁶ ibid. (avsnitt 27)

²³⁷ ibid. (avsnitt 31)

²³⁸ ibid. (avsnitt 33)

²³⁹ ibid. (avsnitt 35)

²⁴⁰ ibid. (avsnitt 36-37)

vesentlig i årsaksbildet at det ville være naturlig å knytte ansvar til den. Skaden ble ansett for å ligge godt innenfor «laste- og losseunntaket» som er beskrevet i forarbeidene.²⁴¹

Dommen er enda et eksempel på at Høyesterett synes å være nokså bundet av forarbeidene i sakene om motorvognansvaret. Dommen er omtalt i teorien av Hagland der hun fremhever at resultatet ikke er overraskende sett hen til forarbeidsuttalelsene og Høyesteretts lojalitet til rettskildene.²⁴² Hun fremhever også her skepsisen til denne tilnærming i teorien fordi «grensedragningene lett fremstår som subtile når en skal vurdere hva som er likt og ulikt».²⁴³

Undertegnede deler Haglands syn på at det er vanskelig å avgjøre hva som i realiteten er en god begrunnelse for at et fall fra stige på en tankbil og fall fra konteinerer på en konteinerbil skal vurderes ulikt og gi et forskjellig resultat.²⁴⁴ En mulig tilnærming er at stigen på tankbilen er en fast påsatt innretning som er helt nødvendig for å stige inn og ut av bilen, mens en konteinerer på en konteinerbil er en gjenstand som kan tas av og på og det ikke er avgjørende for bruken av bilen som en motorvogn at man skal gå på taket på den.

Selv om det kan diskuteres at så like saker skal få så forskjellige utfall, noe som kan svekke den allmenne rettsfølelse og virke urimelig for skadelidte, synes dommen å være godt begrunnet og riktig. Som førstvoterende fremhever var det først og fremst konteineren og egenskaper ved denne som var den utløsende årsaksfaktor.²⁴⁵ Det kan vanskelig argumenteres mot at det da vil være naturlig å pålegge motorvognen ansvar særlig med tanke på at den var parkert.

Dommen vil sannsynligvis få betydning i de senere saker om «laste- og losseunntaket» etter som den nærmere avgrenser rekkevidden av «gjer»-kriteriet i disse tilfellene. Vi ser både i denne dommen og i foregående saker, at Høyesterett føler seg bundet av tidligere dommers tolkning av eksemplene fra forarbeidene. Det denne saken i realiteten har avgjort er at skader som oppstår i tilknytning til gjenstander, (konteineren) som ikke er avgjørende for bruken av motorvognen under lasting og lossing, er unntatt fra et objektivt ansvar etter bilansvarsloven §

²⁴¹ *ibid.* (avsnitt 37)

²⁴² NIP-2017-1

²⁴³ NIP-2017-1

²⁴⁴ NIP-2017-1

²⁴⁵ HR-2016-2560A (avsnitt 35)

4. Likevel med «Tankbildommen» i bakhodet vil det neppe kreves de helt store forskjeller i skadetilfelle før rekkevidden av «gjer»- kriteriet må behandles på nytt.

4.2.9 Resultater fra rettspraksis

Analysen av rettspraksis viser at Høyesterett har strukket ansvaret etter bilansvarsloven vidt slik det er lagt opp til etter forarbeidene. Det er en gjennomgående tanke at hensynene som ligger bak bilansvaret veier tungt. Dette viser Høyesterett ved at det veiledende synspunktet om skaden er voldt ved en «naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret»²⁴⁶ fra forarbeidene virker å bli tillagt særlig vekt i de fleste dommene. Samspillet mellom forarbeider og rettspraksis må rettspolitisk sett sies å være positivt, etter som skadelidte lettere kan sette seg inn i sin rettsituasjon. Analysen viser at det har vært en viss utvikling i bilansvaret ved at stadig flere skadetyper omfattes. Til støtte for dette synspunktet er Nygaards kritikk av «Steinblokkdommen» omtalt i avsnitt 4.2.1 som senere har blitt tiltrådt av Thorson. På bakgrunn av den nyere «Tankbildommen» spør han seg om ikke «Steinblokkdommen» kunne vært omfattet av «gjer»-kriteriet slik dette blir drøftet og forstått i «Tankbildommen».²⁴⁷ Det fremheves at om man først står overfor en bil i fart, «er det vel ikke uten videre gitt at situasjonen hvor en stein faller og treffer oppå bilen er vesensforskjellig fra for eksempel hvis steinen hadde landet foran bilen, hvorpå det hadde blitt en kollisjon».²⁴⁸ Etter analyse av samtlige Høyesterettsdommer synes Thorsons tilnærming rimelig. På bakgrunn av nyere praksis ville «Steinblokkdommen» kanskje fått et annet resultat i dag. Som det går frem av juridisk teori er bilansvaret begrunnet i et ønske om erstatningsrettslig vern mot skader, der tapet blir pulverisert gjennom forsikringsordningen.²⁴⁹ Hagland fremhever at utviklingen med at flere skadetyper dekkes «innebærer en prioritering av skadelidte foran forsikringskollektivet; en prioritering som i og for seg er i tråd med bilansvarsloven formål».²⁵⁰ Et godt synspunkt på at lovens formål blir opprettholdt av Høyesterett.

Analysen viser videre at ansvarets grenser hviler på en konkret vurdering i den enkelte sak. Et poeng som er kritisert i juridisk teori fordi forskjellsbehandlingen av små skadeforskjeller

²⁴⁶ NUT 1957:1 s. 58

²⁴⁷ NIP-2012-2-6 (s.8)

²⁴⁸ NIP-2012-2-6 (s.8)

²⁴⁹ NIP-2015-4 om bakluken som ble til en dør

²⁵⁰ NIP-2015-4 om bakluken som ble til en dør

resulterer i at like saker trenger ny behandling i Høyesterett, for å avgjøre rekkevidden av «gjer»-kriteriet.²⁵¹ Dette viser seg særlig i sakene der tekniske innretninger er involvert og i sakene der skadeårsaken er fall fra motorvognen eller skade i forbindelse med en av motorvognens dører. Som Hagland fremhever åpner ikke lovens ordlyd for et skille mellom ulike dørtyper eller fallmåter.²⁵² Det fremstår derfor som vanskelig å fastlegge alle de ulike skader som kan falle inn under «gjer»-kriteriet. Det er som analysen har vist slik at Høyesterett fortsatt vektlegger eksemplene som vises i forarbeidene. Det blir i juridisk teori fremhevet at forarbeidene er gamle og nærmer seg pensjonsalder, og dersom eksemplene som fremgår av disse resulterer i tilfeldige og ubegrunnede forskjeller i skadetilfeller «kan det være på tide også å pensjonere eksempelbruken som supplerende normering».²⁵³ En tilnærming som fremstår fornuftig med hensyn til skadelidte og lovens formål med et vidt rekkende ansvar.

²⁵¹ NIP 2015-4 om bakluken som ble til en dør

²⁵² NIP-2017-1

²⁵³ NIP-2017-1

5 Litteraturliste

5.1 Juridisk teori

1. Andenæs, Mads Henry, *Rettskildelære*, 2. utg, 2009.
2. Askeland, Bjarte, norsk lovkommentar, sist revidert 20.11.2015 [sitert fra rettsdata]
3. Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*, 5 utg, 2001.
4. Engstrøm, Bjørn, Ole Andresen og Terje Bryn, *Bilansvaret*, 2 utg, 2005.
5. Hagland, Birgitte, Om bakluken som ble til en dør. Bilansvarsloven § 4. Rt. 2015 s. 1017, (NIP-2015-4) [Sitert fra rettsdata]
6. Hagland, Birgitte, Høyesterettsdom av 16. Desember 2016 om laste- og losseunntaket i bilansvarsloven-HR-2016-2560, (NIP-2017-1) [Sitert fra rettsdata]
7. Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2015.
8. Kjelland, Morten, Årsakssammenheng og bevis, 2015. [Sitert fra lovdata]
9. Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*, 4. Utg, 1999.
10. Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. Utg, 2009.
11. Nygaard, Nils, *Bilansvar*, 1990.
12. Thorson, Bjarte, Bilansvarets anvendelse ved skader under av- og påstigning, 2012. Nytt i privatretten nr. 2 2012 s. 6-8 (NIP-2012-2-6). [Sitert fra lovdata]

5.2 Lover

1912 Lov 21. Juni. 1912 nr.2 Motorvognloven (opphevet)

1926 Lov 20. Februar. 1926. Nr 2 Motorvognloven (opphevet)

1961 Lov 3. Februar. 1961. Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova)

1965 Lov 18. Juni. 1965 nr. 4 Lov om vegtrafikk

1969 Lov 13. Juni. 1969 nr. 26 Lov om skadeerstatning

1989 Lov 16. Juni. 1989 nr 69 Lov om forsikringsavtaler

1992 Lov 27. November nr. 109 Lov om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS-loven)

5.3 Forarbeider

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

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

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

Ot.prp.nr.28 (2008-2009) Om lov om endringer i bilansvarslova (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar)

Kgl.res.14.april 1961 (ikrafttredelse av bilansvarsloven. Delegering)

2007-02-14 8626/2006 forståelsen av bilansvarslova §§ 15 og 19 (Uttalelse fra justisdepartementet)

2014-03-14. 636/2014. Sikkel med elektrisk hjelpemotor- forholdet til bilansvarslova (Uttalelse fra justisdepartementet)

5.4 Rettspraksis

Rt. 1965 s. 451

Rt. 1968 s. 878

Rt. 1973 s. 409

Rt. 1980 s. 1061

Rt. 1984 s. 1023

Rt. 1986 s. 1293

Rt. 1992 s. 64

Rt. 1996 s. 1473

Rt. 1997 s. 1

Rt. 1999 s. 1312

Rt. 2003 s. 557

Rt. 2012 s. 233

Rt. 2015 s. 1017

HR-2016-2560A

RG. 1995 s. 1

5.5 Nettsider

http://www.vegvesen.no/attachment/1150884/binary/1084673?fast_title=Kjøretøybestanden+i+Norge+2007+-+2015.pdf [Sist sjekket 24.04.2017]