



NORGES HØYESTERETT

D O M

avsagt 19. april 2021 av Høyesterett i avdeling med

dommer Hilde Indreberg
dommer Knut H. Kallerud
dommer Arne Ringnes
dommer Espen Bergh
dommer Erik Thyness

HR-2021-822-A, (sak nr. 20-012309SIV-HRET)
Anke over Borgarting lagmannsretts dom 18. november 2019

Gjensidige Forsikring ASA

(advokat Merete Anita Utgård)

mot

KLP Skadeforsikring AS

(advokat Vidar Kaurin Endal – til prøve)

Møter i saken i medhold av
tvisteloven § 30-13:

Staten v/Justis- og beredskapsdepartementet

(Regjeringsadvokaten
v/advokat Pål Wennerås)

S T E M M E G I V N I N G

(1) Dommer **Thyness:**

Sakens spørsmål og bakgrunn

- (2) Saken gjelder regress mellom forsikringsselskaper etter skade på to boliger som følge av brann oppstått i en personbil. Spørsmålet er om skadene på boligene er unntatt fra det objektive bilansvaret, jf. bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b, som gjelder skade «gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast».
- (3) Den 26. januar 2015 begynte det å brenne i en personbil som sto i en carport mellom to boliger på en eiendom i Brumunddal. Brannen spredte seg til de to boligene. Den ene boligen ble totalskadet, mens den andre fikk sotskader. Eiendommen var eid av Ringsaker kommune, som leide ut boligene. Eiendommen var forsikret hos KLP Skadeforsikring AS, som utbetalte forsikringsoppgjør til kommunen. Bilen som begynte å brenne, var forsikret hos Gjensidige Forsikring ASA.
- (4) Politiets etterforskning avdekket at brannen skyldtes en teknisk svikt ved bilen. Kripos konkluderte med at arnestedet for brannen etter all sannsynlighet var ved venstre forhjul. Før brannen var det påvist en bulk på venstre forskjerm i forkant av hjulet, samt en bulk i chassiset på innsiden av skjermen. Kripos' undersøkelse avdekket kortslutningsspor og lysbuespor på ledningsnett og chassiset ved venstre forskjerm. Kripos har vurdert det slik at den mest sannsynlige brannårsaken er sporene på ledningsnett. Lagmannsretten uttalte at det er sannsynlig at skaden på bilens ledninger skjedde da bilen ved en tidligere anledning ble bulket.
- (5) KLP fremmet 1. mars 2016 et regresskrav på 4 696 681 kroner mot Gjensidige. Gjensidige avviste kravet under henvisning til bilansvarsloven § 4, jf. § 2 første ledd bokstav b.

Prosesshistorien

- (6) Etter at behandlingen av saken i Oslo forlikråd var innstilt, reiste KLP sak for Oslo tingrett 3. mai 2018. Tingretten kom i sin dom til at skaden skyldtes en teknisk svikt ved bilen. På grunnlag av en innskrenkede tolkning kom tingretten til at unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b da ikke kom til anvendelse. Etter hovedregelen i bilansvarsloven § 4 var Gjensidige følgelig ansvarlig for skaden. Tingretten avsa 3. oktober 2018 dom med slik slutning:

- «1. Gjensidige Forsikring ASA plikter innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse å betale kr 4 696 681,39 – firemillionersekhundreogtrettitusenogåttienkronerog trettiniøre – i erstatning til KLP Skadeforsikring AS, med tillegg av lovens forsinkelsesrente beregnet fra 31. mars 2016 til betaling skjer.
2. I sakskostnader betaler Gjensidige Forsikring ASA 63 000 – sekstitretusen – kroner til KLP Skadeforsikring AS innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.»

- (7) Gjensidige anket til Borgarting lagmannsrett, som kom til at unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b ikke kom til anvendelse fordi bilen ikke var «fråsegsett» i lovens forstand. Lagmannsretten la ved tolkningen vekt på at EU-domstolens tolkning av begrepet «use of vehicles» i direktiv 2009/103/EF – motorvognforsikringsdirektivet. Lagmannsretten avsa 18. november 2019 dom med slik slutning:
- «1. Anken forkastes.
 2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Gjensidige Forsikring ASA til KLP Skadeforsikring AS 100 300 – etthundretusenogtrehundre – kroner innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse.»
- (8) Gjensidige har anket til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen.
- (9) Regjeringsadvokaten varslet ved prosesskriv 20. mars 2020 at staten ønsket å benytte sin rett til å opptre i saken for å ivareta det offentliges interesser ved den mulige regelkonflikten, jf. tvisteloven § 30-13.
- (10) Saken for Høyesterett er behandlet ved fjernmøte, jf. midlertidig lov 26. mai 2020 nr. 47 om tilpasninger i prosessregelverket som følge av utbruddet av covid-19 mv. § 3.

Partenes syn på saken

- (11) Den ankende part – *Gjensidige Forsikring ASA* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (12) Brannen startet i bilen, og årsaken var teknisk svikt. Vilkårene for ansvar etter hovedregelen i bilansvarsloven § 4 er dermed oppfylt. Gjensidige er likevel ikke ansvarlig for skaden fordi unntaksregelen i lovens § 2 første ledd bokstav b kommer til anvendelse.
- (13) Bilen var «fråsegsett». Det er nødvendig at kjøringen er tydelig avsluttet, men det er ikke krav om at parkeringen er langvarig. Ordinær parkering i garasje eller carport faller utenfor lovens dekningsområde.
- (14) Parkeringen var videre «forsvarleg». Det bestrides at problemet skyldtes en bulk i bilen. Bileieren kjente til at det var problemer med lysene, men det var ikke av den grunn uforsvarlig å parkere bilen i carporten.
- (15) Carporten er ikke et sted der «ålmenta kan ferdast». Loven krever ikke at stedet er fysisk avstengt, og det er ikke naturlig for allmennheten å ferdes på stedet.
- (16) Unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b gjelder også i tilfelle teknisk svikt.
- (17) Motorvognforsikringsdirektivet kan ikke lede til et annet resultat. Direktivet regulerer plikten til å dekke erstatningsansvar ved forsikring. Det underliggende ansvaret regulerer statene fritt. I vår sak er det ikke grunnlag for objektivt ansvar, og bileieren har ikke opptrådt uaktsomt. Det er da ikke grunnlag for erstatning, og direktivet krever da heller ikke at forsikringen skal dekke skaden.

- (18) For det tilfelle at det skulle legges til grunn at norsk rett er i strid med motorvognforsikringsdirektivet, anføres det subsidiært at hverken prinsippet om direktivkonform tolkning eller presumsjonsprinsippet kan komme til anvendelse fordi norsk rett er klar. EØS-lovens § 2 gjelder ikke regler som ikke er gjennomført eller som er uriktig gjennomført, og bestemmelsen er følgelig ikke aktuell i vår sak.
- (19) Gjensidige Forsikring ASA har nedlagt slik påstand:
- «1. Gjensidige Forsikring ASA blir frifunne
 2. Gjensidige Forsikring ASA får dekket sine kostnader for tingretten, lagmannsretten og Høgsterett»
- (20) Ankemotparten – *KLP Skadeforsikring AS* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (21) Lagmannsrettens resultat er korrekt. Det foreligger ansvarsgrunnlag for Gjensidige som ansvarsassurandør etter bilansvarsloven § 4. Brannen er «gjort» av bilen i og med at brannen er oppstått som følge av teknisk svikt ved bilen.
- (22) Skadene på boligene faller ikke utenfor dekningen etter bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b. Det følger av forarbeider og rettspraksis at bilansvaret skal være vidtrekkende, og at det omfatter ansvar for teknisk svikt og skade voldt av parkerte kjøretøyer. Unntakene i bilansvarsloven § 2 skal tolkes snevert. Kriteriene i § 2 første ledd bokstav b er kumulative med en nær innbyrdes sammenheng.
- (23) Bilen var ikke bortsatt i lovens forstand. Trafikkforsikringen skal omfatte skader som oppstår i sammenheng med bilens vanlige bruk i vid forstand og omfatter dagligdags parkering.
- (24) Heller ikke kravet om at bilen må være satt bort utenfor sted hvor allmennheten kan ferdes, er oppfylt. Det følger av ordlyden og forarbeidene at det er tilstrekkelig at tredjepersoner «kan» ferdes på stedet.
- (25) Forsvarlighetskravet i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b er strengt, og unntaket er heller ikke ment å omfatte teknisk svikt. Skadene skyldtes her teknisk svikt ved bilen og var dessuten utslag av en stadig, typisk og ekstraordinær risiko ved bilen, som bileieren er nærmest til å bære risikoen for.
- (26) Bileieren var kjent med at det hadde oppstått feil på det elektriske anlegget, og bilen var da ikke i forskriftsmessig stand. Når dette sees i sammenheng med hvordan bilen sto parkert i en overbygget carport mellom to boliger, kan bilen ikke anses «forsvarlig» bortsatt i lovens forstand.
- (27) Norges forpliktelser etter EØS-avtalen er et relevant tolkningsmoment som medfører at unntaket i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b ikke kommer til anvendelse i saken. Det følger av motorvognforsikringsdirektivet at erstatningsansvar for «bruk av kjøretøy» skal være dekket av forsikring. EU-domstolen har lagt til grunn at dette begrepet omfattet et tilfelle der en bil hadde stått parkert i en privat garasje i mer enn 24 timer da det oppsto brann.
- (28) Det vil ut fra denne praksisen være en direktivstridig innskrenkning av det obligatoriske dekningsområdet for trafikkforsikringen å anvende unntaket i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b i vår sak, og loven må tolkes på en direktivkonform måte. Dessuten er bileieren

som nevnt ansvarlig etter alminnelige erstatningsrettslige regler, og unntak fra dekning i vår sak vil derfor stride mot forsikringens direktivpålagte funksjon som ansvarsforsikring for bileieren.

- (29) De nasjonale reglene, herunder erstatningsreglene, kan dessuten ikke utformes så strengt at de fratrar direktivene deres effektive virkning.
- (30) Eventuell motstrid med motorvognforsikringsdirektivet kan unngås gjennom presumsjonstolkning, for eksempel slik lagmannsretten gjorde. Hvis ikke skal motstrid uansett løses ved at hovedregelen i bilansvarsloven § 4 – som i egenskap av regel som gjennomfører direktivforpliktelsene, må anses som nyere enn § 2 – går foran unntaket i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b, jf. EØS-loven § 2 og lex posterior-prinsippet.
- (31) KLP Skadeforsikring AS har nedlagt slik påstand:
- «1. Anken forkastes.
 2. Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å betale KLP Skadeforsikring AS sine sakskostnader for Høyesterett.»
- (32) *Staten ved Justis- og beredskapsdepartementet* – som deltar i saken etter tvisteloven § 30-13 – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (33) Statens innlegg er begrenset til å gjelde spørsmålet om loven strider mot direktivet dersom den tolkes slik at kravet nektes, og hvordan en eventuell motstrid skal løses.
- (34) Motorvognforsikringsdirektivet stiller kun krav til forsikringsdekning av erstatningsansvar etter nasjonal rett. Det regulerer ikke det underliggende erstatningsansvaret.
- (35) EU-domstolen avgjorde i dom 20. juni 2019 C-100/18 *Línea Directa* at en bil er «i bruk», og dermed omfattes av direktivet, når den er parkert i tiden mellom to kjøreturer, og at dette også gjaldt ved parkering i en privat garasje i over 24 timer. Dette medfører imidlertid kun at ansvarsforsikringen må omfatte en slik situasjon, forutsatt at nasjonal rett fastsetter erstatningsansvar. Noe spørsmål om motstrid med direktivet oppstår dermed ikke i vår sak ettersom unntaket i § 2 første ledd bokstav b ikke vil gjelde dersom bilens eier har utvist skyld, og det er ikke grunnlag for objektivt ansvar her.
- (36) Det EU-rettslige effektivtetsprinsippet får ikke betydning i vår sak.

Mitt syn på saken

Generelt om motorvognansvaret

- (37) Den norske bilansvarsloven er fra 1961. Etter tilslutningen til EØS-avtalen er Norge bundet av EØS-regelverket om motorvognforsikring. Dette regelverket besto tidligere av flere direktiver, men er nå samlet i direktiv 2009/103/EF – motorvognforsikringsdirektivet.
- (38) Frem til bilansvarsloven trådte i kraft, var bilansvaret regulert i motorvognloven 20. februar 1926. Denne loven oppstilte objektivt ansvar for ulykker som skyldtes vognenes bruk. Bilens eier hadde plikt til å stille garanti til dekning av det mulige erstatningsansvaret. Et slikt system

basert på ordinært erstatningsansvar kombinert med garanti eller ansvarsforsikring er fortsatt utbredt internasjonalt og ligger til grunn for motorvognforsikringsdirektivet.

- (39) Bilansvarsloven bygger imidlertid på en annen struktur. Det er plikt for motorvognens eier til å tegne en forsikring basert på objektivt ansvar som gjelder direkte til fordel for skadelidte, jf. § 4 og § 15. Fordi forsikringen hverken er en tradisjonell ulykkesforsikring eller en tradisjonell ansvarsforsikring, ble den gitt et nytt navn – trafikksforsikring.
- (40) Trafikksforsikringen erstatter ikke helt det personlige ansvaret for skade som faller inn under loven. Det er forutsatt i lovens § 11 at det fortsatt gjelder et personlig erstatningsansvar «etter vanlege skadeboteregler». Jeg nøyter meg her med å vise til Engstrøm, Andersen og Bryn, Bilansvaret, 2. utgave 2005 side 46–47 og Hagstrøm og Stenvik, Erstatningsrett, 2. utgave 2019 side 302 med videre henvisninger.
- (41) Forsikringsselskapet har etter lovens § 12 i en viss grad regress mot eier eller bruker, men dette gjelder bare dersom vedkommende har opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt og i visse andre begrensede tilfeller.
- (42) Motorvognansvaret var før bilansvarsloven avgrenset til skader forvoldt ved *bruken* av kjøretøyet. Motorvognforsikringsdirektivet – som gjelder krav til forsikringsdekning av motorvognansvar – bygger også på et slikt kriterium. Bilansvarsloven knytter i utgangspunktet det objektive ansvaret til enhver skade som bilen «gjer», jf. § 4. Enkelte andre bestemmelser gjør unntak fra dette utgangspunktet. Bakgrunnen for denne systematikken fremgår av den komitéinnstillingen som lå til grunn for bilansvarsloven, og som er inntatt i NUT 1957:1. Her sies det på side 59:
- «Den norske komite er imidlertid blitt 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 og dessuten gjøre ytterligere unntak i parkeringstilfelle, hvor særlige omsyn gjør seg gjeldende. Den nærmere avgrensning av motorvognansvarets og trafikksforsikringens ramme må i alle høve overlates til rettspraksis, og lovteksten bør ikke angi en så snever ramme at domstolene hindres i en naturlig utfylling. Alle fire komiteer er enige om at lovutkastene i prinsippet og i realiteten skal ha samme omfang.»
- (43) Formålet var altså dels retts teknisk, samtidig som man uttrykkelig overløt nærmere avgrensning og eventuell utfylling til rettspraksis.

Bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b

Utgangspunkter

- (44) Det er enighet om at skadene på boligene er forårsaket av brann oppstått i bilen som følge av feil på dens elektriske anlegg. Det er videre enighet om at dette innebærer at skadene i utgangspunktet faller inn under hovedregelen om objektivt ansvar i bilansvarsloven § 4, som gjelder enhver skade som en motorvogn «gjer». Dette innebærer at KLP – som har erstattet Ringerike kommunes tap som eier av boligene og dermed trer inn i kommunens krav mot trafikksforsikringen – i utgangspunktet kan kreve regress hos Gjensidige.

- (45) Spørsmålet er om Gjensidige likevel er fri for ansvar etter trafikksforsikringen på grunnlag av unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b.
- (46) Bestemmelsen lød på skadetidspunktet slik:
- «Reglane i lova gjeld ikkje i tilfelle då skaden
- a) ...
- b) er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast ...»
- (47) Jeg nevner at bestemmelsens ordlyd ble endret ved lov 26. mai 2020 nr. 46, som trådte i kraft 1. januar 2021. Endringen tok ikke sikte på noen realitetsendring av betydning for problemstillingene i vår sak.
- (48) Det følger av ordlyden at vilkåret for unntak fra det objektive bilansvaret knytter seg til tre kriterier, som jeg stikkordsmessig refererer til som henholdsvis «fråsegsett» – eller «bortsatt» som er uttrykket i bokmålskildene – «forsvarleg» og «utanfor ... stad der ålmenta kan ferdast». Som jeg kommer tilbake til, dreier det seg om én samlet norm, der kriteriene må sees i sammenheng.
- (49) Jeg nevner allerede her at det i vår sak ikke kan være tvil om at bilen ble behandlet forsvarlig. Riktignok hadde den fått en bulk, og det var problemer med baklysene. Men jeg kan ikke se at dette ga grunn til å regne med at det forelå en brannfare som var til hinder for å parkere bilen på ordinært vis.
- (50) KLP har anført at kravet til forsvarlighet må tolkes slik at unntaket ikke vil gjelde der det foreligger en teknisk svikt eller uforsvarlig ordning. Jeg kan for mitt vedkommende ikke se at det er grunnlag for et slikt synspunkt.
- (51) Det avgjørende spørsmålet for anvendelsen av bilansvarsloven blir etter dette om bilen var «fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast».

Lovtolkningen i lys av de opprinnelige forarbeidene

- (52) Jeg ser først på *generelle* synspunkter i forarbeidene som kan kaste lys over hvor vidt eller snevert unntaksregelen i § 2 første ledd bokstav b skal forstås.
- (53) Utgangspunktet i komitéinnstillingen som lå til grunn for bilansvarsloven, var «at de personer som bruken av motorvogn påfører skade, iallfall de utaforstående, fortsatt må sikres en skikkelig erstatning hva enten vognens ansvarlige er skyld i skaden eller ei (objektiv erstatningsplikt)», se NUT 1957:1 side 26. I tråd med dette er det på side 58 uttalt at «[s]tort sett bør dekningområdet søkes gjort så vidt at trafikksforsikringen dekker alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig ved annen forsikring eller trygd».
- (54) Synspunktene er fulgt opp i Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) der det på side 39 er uttalt at «[d]epartementet er enig med komitéen i at lovens ramme heller bør formes vidt enn for snevert, og at en utvidd formulering i forhold til gjeldende lov er å foretrekke, særlig for å markere at utkastet til dels også omfatter skade voldt av parkert motorkjøretøy, selv i tilfelle

hvor slikt kjøretøy etter vår rettspraksis ikke har vært ansett for å være i bruk». Dette er fulgt opp i rettspraksis. Jeg viser her til Rt-1965-451 (vinsj) på side 453 og Rt-2012-233 (tankbil) avsnitt 36.

- (55) De kildene jeg nå har vist til, taler for at unntaksbestemmelsen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b generelt bør tolkes snevert for å sikre at det objektive bilansvarets dekningsområde blir tilstrekkelig omfattende.
- (56) Jeg viser videre til at lovkomitéen pekte på at et generelt veiledende synspunkt for det objektive bilansvarets rekkevidde burde være om skaden var et utslag av «det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den risiko som er knyttet til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig», se NUT 1957:1 side 58. Det fremgår videre på side 64 at når det på nærmere vilkår gjøres unntak hvor motorvognen står stille, så skyldes det at de mest sentrale av disse risikofaktorene, nemlig tyngde, lettbevegelse og hastighet, da ikke gjør seg gjeldende. På den annen side viser utvalgets forslag at sikkerhetsrisiko knyttet til øvrige forhold som motorkraft og tekniske innretninger forutsetningsvis er tilstrekkelig til at det objektive ansvaret etter bilansvarsloven bør komme til anvendelse også i situasjoner der kjøretøyet står stille. På side 66 fremheves det særskilt at brannskader bør omfattes av lovens ansvar så langt en slik skade er knyttet til det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret.
- (57) Dette tilsier at lovens kriterier «*fråsegsett*» og «*utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast*» må sees i sammenheng. Bare på den måten kan man ta stilling til i hvilken grad det relevante farekompleks i en gitt situasjon gjør seg gjeldende i en slik grad at det objektive bilansvaret bør gjelde.
- (58) «Fråsegsett» – eller bortsatt – er ikke noe vanlig ord i dagligtalen. Uttrykksmåten bærer imidlertid bud om at det skal mer til enn at bilen står stille. Ordlyden gir imidlertid liten veiledning for den nærmere avgrensning.
- (59) Lovkomitéen foreslo i lovutkastets § 5 en bestemmelse som i nr. 1 regulerte situasjoner der motorvognen «står stille og uten at skaden skjer i tilslutning til vognens stansing eller igangsetting», og i nr. 2 regulerte situasjoner der «vognen på forsvarlig vis er satt ut av bruk...». I situasjoner av den første typen skulle det være ansvar ved uaktsomhet, teknisk svikt eller brudd på trafikkreglene, mens trafikksforsikringen overhodet ikke skulle hefte i situasjoner av den andre typen.
- (60) Departementet gikk bort fra denne oppdelingen og foreslo en formulering som innholdsmessig svarer til det som ble regelen i loven. Det fremgår av proposisjonen på side 8 at bakgrunnen for denne endringen var at det fra svensk og dansk side var en forutsetning for tilnærmet identisk nordisk felleslovgivning at det som hovedregel skulle gjelde objektiv erstatningsplikt også for parkert motorvogn.
- (61) I kommentarene til utkastets § 2 første ledd bokstav b er det i proposisjonen på side 40 uttalt at den foreslåtte bestemmelsen «svarer til komitéutkastets § 5 nr. 2 første punktum», altså situasjoner der motorvognen er «satt ut av bruk». Lenger ned på samme side uttaler imidlertid departementet følgende:

«Komitéutkastets unntak er begrenset til vogn som 'på forsvarlig vis er satt ut av bruk' på sted som ikke er åpent for alminnelig ferdsel. Departementet foreslår unntak for skade

voldt mens kjøretøyet 'står forsvarlig bortsatt' på slikt sted. Unntakets omfang blir omtrent det samme som etter komitéforslaget, men løsrevet fra sammenhengen med dettes parkeringdefinisjon. Det er fortsatt ikke uten videre nok at kjøretøyet er stanset, f.eks. for kortvarig opphold under av- eller påstiging. Kjøretøyet må være 'bortsatt', dvs. være parkert etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring. Men dette kan være tilfellet, selv om passasjerer oppholder seg i kjøretøyet mens det er hensatt, t.d. under rasting, hvil eller liknende. At kjøretøyet må stå stille i skadeøyeblikket, er presisert ved den nye formulering.»

- (62) I merknadene til § 4, proposisjonen side 44, uttaler departementet følgende om innholdet i unntaksbestemmelsen:

«Dersom et parkert motorkjøretøy volder skade mens det står forsvarlig bortsatt utenfor gate, veg eller annet sted som er åpent for alminnelig ferdsel, opprettholder og utvider proposisjonen (§ 2 første ledd bokstav b) unntakregelen i komitéforslagets § 5 nr. 2 første punktum.»

- (63) Samlet gir uttalelsene i proposisjonen et uklart bilde. Utgangspunktet er at unntaket «omtrent» skal svare til komitéens forslag om unntak for motorvogn som «på forsvarlig vis er satt ut av bruk». I merknadene til § 4 sies det likevel at unntaksregelen utvides noe, uten at det klargjøres hva utvidelsen består i. Videre bruker departementet eksempler som gir inntrykk av at unntaket skal være relativt vidt – videre enn det som etter en alminnelig forståelse ligger i «satt ut av bruk» eller «bortsatt»/«fråsegsett».
- (64) Etter mitt syn kan loven, til tross for departementets eksempler, ikke forstås slik at nær sagt enhver parkering innebærer at kjøretøyet er «fråsegsett». Dette ville også være i strid med de utgangspunktene jeg har påpekt, om at ansvaret etter loven bør være vidt og omfatte alle former for skader som er knyttet til det farekompleks som er lovgrunnlaget for bilansvaret.
- (65) Jeg ser så på kriteriet «utanfor ... stad der ålmenta kan ferdast».
- (66) «Ålmenta» – allmennheten – betyr rent språklig offentligheten eller folk i sin alminnelighet. Motstykket er en mer eller mindre klart definert personkrets.
- (67) Hva som ligger i at noen «kan ferdast» på et sted, er ikke klart. Tatt på ordet kan man ferdes ethvert sted som ikke er fysisk avsperrt. Men uttrykket kan også forstås slik at man ikke «kan ferdast» på steder hvor de fleste ut fra rettslige eller sosiale adferdsnormer vil avstå fra å bevege seg.
- (68) I lovutredningen på side 66 uttaler komitéen om § 5 nr. 2 i lovutkastet at «[u]nntaksregelen tar særlig sikte på tilfelle hvor motorvognen står lagret på en lukket lagerplass eller er bortsatt for ikke-bruk i en garasje eller på et lukket verkstedområde». Uttalelsen knytter seg til unntaksregelen som helhet – ikke bare til «sted som ikke er åpent for alminnelig ferdsel». Den kan derfor ikke uten videre tas til inntekt for en svært snever avgrensning av hvilke steder som ikke er åpne for alminnelig ferdsel. Men den viser at komitéen mente at de tre kriteriene *samlet sett* ga anvisning på en snever unntaksregel.
- (69) Departementet følger opp med følgende uttalelse i proposisjonen på side 40:

«Med 'sted som er åpent for alminnelig ferdsel' menes ethvert område som er åpent for alminnelig trafikk, selv om stedet er i privat eie og/eller adgangen er betinget av betaling. Uttrykket omfatter såleis bl.a. parkeringplasser, åpne innkjørsler, offentlige

eller private (åpne) bomveger eller bruer, bilferjer m.v.»

- (70) Ordlyden, sammenholdt med lovkomitéens og departementets uttalelser, tilsier at det skal ganske mye til for at man i lovens forstand ikke skal anse allmennheten for å kunne ferdes på et sted. Anvendelsesområdet for unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b blir da tilsvarende begrenset.
- (71) Bilansvarslovens hovedregel er at parkerte biler omfattes av det objektive bilansvaret, jf. det jeg allerede har referert om bakgrunnen for at departementet gikk bort fra en slik todelt parkeringsbestemmelse som lovkomitéen hadde foreslått. Jeg forstår kildene slik at unntaket er ment å gjelde tilfeller der det ikke er bilens typiske farepotensial som har forårsaket skaden. Dette farepotensialet omfatter ikke bare risiko knyttet til bilens fart, tyngde og lettbevegelighet, men også risiko knyttet til dens motor og tekniske utstyr.
- (72) Dette tilsier at ansvar forårsaket av parkerte biler i relativt vid utstrekning må omfattes av det objektive ansvaret etter bilansvarsloven.

Lovtolkningen i lys av forarbeidene til senere lovendringer

- (73) Etter mitt syn er også forarbeidene til senere endringer i bilansvarsloven av betydning for tolkningen av § 2 første ledd bokstav b. Dette gjelder selv om det ble konkludert med at det ikke var behov for endringer, slik at uttalelser om hvordan bestemmelsen skal forstås, formelt sett må anses som etterarbeider.
- (74) De endringene som har vært gjort i bilansvarsloven, har i stor utstrekning hatt sammenheng med EØS-reglene om motorvognforsikring. Som nevnt er den norske loven bygget opp på en annen måte enn EU-direktivet ved at loven har en samlet regulering av erstatningsansvar og forsikringsdekning. Direktivet regulerer i utgangspunktet bare forsikringsdekningen. Sammenhengen med erstatningsreglene ligger i at det erstatningsansvaret som følger av nasjonal rett, må være dekket av en motorvognforsikring som oppfyller direktivets krav.
- (75) Jeg er enig i det som er anført fra Gjensidige og staten om at det i utgangspunktet ikke vil være noe i veien for å unnta fra bilansvarsloven tilfeller som omfattes av direktivene, men der det etter norsk rett ikke i noe tilfelle vil kunne inntre erstatningsansvar for eier eller fører av bilen etter alminnelige erstatningsregler. Hvis det ikke kan foreligge noe erstatningsansvar, vil direktivet i utgangspunktet heller ikke kreve noen forsikringsdekning.
- (76) Dette utgangspunktet har vært lagt til grunn i de tilfellene der man har vurdert endringer i bilansvarsloven som følge av utviklingen i EØS-reglene. Jeg viser blant annet til drøftelsen i Ot.prp. nr. 67 (2000–2001) side 8, der det konkluderes med at det må «vere klart at medlemsstatene i alle fall som utgangspunkt står fritt til å fastsette innholdet i nasjonale regler om erstatningsansvarsordninga».
- (77) Samtidig forstår jeg det slik at departementets siktemål med endringer som har vært gjennomført i bilansvarsloven, i stor utstrekning har vært å oppnå fullt samsvar med direktivet. For eksempel presenterer departementet hovedinnholdet i

Prop. 137 L (2018–2019) på følgende måte på side 5:

«Bilansvarslova gjennomfører Noreg sine forplikningar etter motorvognforsikringsdirektivet i norsk rett. Dei seinare åra har det komme rettspraksis frå EU-domstolen som har avklart og presisert verkeområdet for direktivet. På grunn av dette foreslår departementet endringar i bilansvarslova § 2.»

- (78) Jeg oppfatter disse uttalelsene, sammenholdt med det jeg tidligere har vist, slik at lovgiverne ønsker å tilstrebe fullt samsvar mellom bilansvarslovens og motorvognforsikringsdirektivets respektive dekningsområder. Jeg antar at bakgrunnen for dette er at forskjeller mellom loven og direktivet generelt er egnet til å skape usikkerhet. Dette skyldes blant annet at det vil være et brudd på direktivet, og dermed på Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, dersom unntak i bilansvarsloven innebærer at det ikke er forsikringsdekning for skadetilfeller som både omfattes av direktivet og kan utløse personlig erstatningsansvar etter norsk rett. Videre kan det ikke utelukkes at det såkalte effektivitetsprinsippet, slik det blant annet er beskrevet i EU-domstolens storkammerdom 23. oktober 2012 i sak C-300/10 *Almeida* avsnitt 32, i noen tilfeller kan lede til at innskrenkninger vil være direktivstridige selv om de gjelder underliggende erstatningsregler. Det er ikke grunn for meg til å gå inn på rekkevidden av et slikt effektivitetsprinsipp.
- (79) At uoverensstemmelser mellom direktivet og den norske loven kan innebære et brudd på Norges EØS-forpliktelser og også utløse erstatningsplikt, er illustrert gjennom Høyesteretts avgjørelser i Rt-2000-1811 og Rt-2005-1365, som gjaldt samme saksforhold.
- (80) Som jeg allerede har vært inne på, ble det i Prop. 137 L (2018–2019) foreslått endringer i bilansvarsloven § 2. Disse endringene er senere gjennomført. Departementet vurderte i denne proposisjonen også bestemmelsen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b.
- (81) Utgangspunktet for vurderingen knyttet til første ledd bokstav b var nyere praksis fra EU-domstolen vedrørende direktivets begrep «use of vehicles». Ut fra denne praksisen synes det klart at direktivet i mange tilfeller også omfatter skader som er oppstått på steder som kan hevdes å være omfattet av den norske lovens begrep «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Departementet fant likevel ikke grunn til å endre denne delen av § 2. Dette ble i proposisjonen side 12 begrunnet slik:
- «Departementet held fast på standpunktet frå høyringsnotatet. Som påpeika der, er avgrensinga ‘utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast’ åleine vanskeleg å sameine med praksisen til EU-domstolen. Men sidan det i tillegg er eit krav om at motorvogna må vere ‘forsvarleg fråsegsett’, er føresegna truleg ikkje problematisk i lys av motorvognforsikringsdirektivet. Departementet viser til at skadar som oppstår når motorvogna er ‘forsvarleg fråsegsett’, vanskeleg kan utgjere ‘use of vehicles’ etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Motorvogna vil då vere teken ut av bruk som motorvogn.»
- (82) Departementet fremhevet i denne sammenheng også uttrykkelig at «bilansvarslova må tolkast i lys av praksisen til EU-domstolen». Også denne uttalelsen leser jeg som et uttrykk for at det overordnede siktemålet er å oppnå samsvar mellom direktivet og bilansvarsloven.
- (83) Jeg forstår det videre slik at departementet generelt bygger på at begrepet «fråsegsett» må sees i sammenheng med direktivets begrep «use of vehicle». Det innebærer at dersom et kjøretøyet må anses å være i bruk («use»), vil det ikke samtidig kunne være «fråsegsett».

- (84) Prop. 137 L (2018–2019) ble fremmet 30 august 2019. På det tidspunkt hadde EU-domstolen – 20. juni 2019 – nylig avsagt dom i sak C-100/18 *Línea Directa*. Departementet synes ikke å ha vært kjent med denne dommen da proposisjonen ble fremmet. Saksforholdet der har vesentlige likhetstrekk med vår sak.
- (85) Saken gjaldt en bil som hadde stått parkert i mer enn 24 timer i en privat garasje. Den kom i brann som følge av feil ved bilens elektriske anlegg, og bygningen ble skadet. Føreren hadde et objektivt erstatningsansvar etter spansk rett, se dommen avsnitt 21. EU-domstolen kom til at skaden var omfattet av forsikringssselskapets dekningsplikt etter direktivet og uttalte i avsnitt 41–46:
- «41 På denne baggrund skal det fastslås, at parkering og perioder, hvor et køretøj holder stille, er naturlige og nødvendige faser, som udgør en integrerende del af køretøjets anvendelse som transportmiddel.
- 42 Et køretøj anvendes således i overensstemmelse med dets brug som transportmiddel, når det kører, men principielt også når det er parkeret i tiden mellem to køreture.
- 43 I det foreliggende tilfælde bemærkes, at parkering af et køretøj i en privat garage udgør en anvendelse af køretøjet, der er i overensstemmelse med dets brug som transportmiddel.
- 44 Denne konklusion berøres ikke af den omstændighed, at nævnte køretøj havde været parkeret i garagen i over 24 timer. Parkeringen af et køretøj forudsætter nemlig, at køretøjet holder stille, nogle gange i længere tid, frem til sin næste køretur.»
- (86) Det jeg har påpekt om sammenhengen mellom den norske loven og forståelsen av direktivet, tilsier etter mitt syn at denne dommen må tillegges vekt ved avgrensningen av området for det objektive ansvaret etter bilansvarsloven.
- (87) Dommen bygger på at en bil som benyttes regelmessig, anses å være i «bruk» i den perioden den står parkert. Etter mitt syn må den norske loven tolkes på samme måte. Som påpekt har departementet i Prop. 137 L (2018–2019) – riktignok uten at man da var kjent med *Línea Directa*-dommen – bygget på at kriteriet «fråsegsett» skulle sees i sammenheng med forståelsen av «use of vehicles» i direktivet. Hverken lovens ordlyd eller den uklarheten som finnes i de opprinnelige forarbeidene, kan være til hinder for en slik tolkning. Jeg bemerker i denne sammenheng at det etter mitt syn ikke kan ha selvstendig betydning for lovtolkningen at uttalelser fra Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) også ble sitert ved gjennomgangen av gjeldende rett i Prop. 137 L (2018–2019) side 11.

Oppsummering

- (88) Ordlyden i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b er ikke klar når det gjelder spørsmålet om i hvilken grad en parkert bil som er i regelmessig bruk, er unntatt fra det objektive bilansvaret. Forarbeidene er heller ikke klare, men det understrekes at den «nærmere avgrensning av motorvognansvarets og trafikksforsikringens ramme må ... overlates til rettspraksis, og lovteksten bør ikke angi en så snever ramme at domstolene hindres i en naturlig utfylling».

- (89) En løsning på linje med Línea Directa-dommen har etter mitt syn støtte i at det objektive bilansvaret etter forarbeidene er ment å omfatte skader som springer ut av «det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelighet, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig».
- (90) Dette underbygges videre av at dekningsområdet for trafikksikringen var ment å omfatte stort sett «alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig ved annen forsikring eller trygd». I vårt tilfelle oppsto det bare skade på boliger, som er objekter som normalt er dekket av egen forsikring. Det kunne ved brannen imidlertid også ha oppstått personskade, og slik skade er ofte ikke dekket av særskilt forsikring.
- (91) Endelig vil en løsning på linje med Línea Directa-dommen være i samsvar med det jeg har sagt om sammenhengen mellom dekningen etter den norske loven og dekningsområdet for motorvognforsikringsdirektivet.
- (92) Min konklusjon er etter dette at unntaksregelen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b må tolkes slik at den ikke omfatter ordinær parkering av biler som er i regelmessig bruk.

Den konkrete lovanvendelsen

- (93) Vår sak gjelder en bil som på ordinært vis var parkert i en carport da den begynte å brenne som følge av en svikt i det elektriske anlegget. Slik jeg tolker loven, gir bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b ikke grunnlag for å unnta skadene fra dekning under trafikksikringen.

Konklusjon og sakskostnader

- (94) Jeg er kommet til at unntaksbestemmelsen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b ikke kommer til anvendelse. Gjensidige er i samsvar med hovedregelen i bilansvarsloven § 4 følgelig forpliktet til å dekke skadene på boligene. KLPs krav på 4 696 681,39 kroner er under denne forutsetning ikke bestridt, og anken må forkastes.
- (95) KLP har krevet sakskostnader for Høyesterett med 163 200 kroner. Det påløper ikke merverdiavgift. Kravet tas til følge, jf. tvisteloven § 20-2 første ledd.
- (96) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til KLP Skadeforsikring AS 163 200 – etthundreogsekstiretusentohundre – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

(97) Dommer **Ringnes:**

Dissens

(98) Jeg er kommet til et annet resultat enn førstvoterende. Etter mitt syn er vilkårene i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b oppfylt, og skadene som følge av brannen i bilen, er derfor ikke dekket av motorvognansvaret etter lovens § 4. Jeg mener videre at skadetilfellet faller utenfor motorvognforsikringsdirektivets virkeområde, og at EU-domstolens dom 20. juni 2019 i sak C-100/18 *Línea Directa* ikke kan gi grunnlag for en innskrenkende tolkning av lovens vilkår om at motorvognen må være «fråsegsett».

Tolkningen og anvendelsen av § 2 første ledd bokstav b

- (99) Jeg ser først på forståelsen av kriteriet om at motorvognen må være «fråsegsett».
- (100) Den sentrale rettskilden for å klarlegge innholdet av dette kriteriet er bilansvarslovens forarbeider. Høyesterett har ikke tidligere tatt stilling til tolkningsspørsmålet. Selv om de avgjørelsene som førstvoterende viser til – Rt-1965-451 og Rt-2012-233 – kan tas til inntekt for at unntakene fra motorvognansvaret skal gis et snevert anvendelsesområde, bidrar de etter mitt syn i liten grad til å fastlegge innholdet av hva som menes med «fråsegsett».
- (101) Førstvoterende har redegjort for lovarbeidet som ledet frem til bestemmelsen i § 2 første ledd bokstav b. Som han nevner, valgte departementet i proposisjonen ikke å innta et særskilt unntak for parkering, slik lovkomiteen hadde foreslått i sitt lovutkast § 5 nr. 1. Jeg innskyter her at skade som skyldes teknisk feil ved motorvognen, var forutsatt å falle utenfor parkeringsunntaket.
- (102) Derimot valgte departementet å bygge videre på komiteens forslag til § 5 nr. 2, men med den endring at vilkåret om at motorvognen skulle være «satt ut av bruk», ble erstattet med at den er «bortsatt». Når uttalelsene i proposisjonen side 40 leses i sammenheng, ser man at unntaket var ment å ha et ganske vidt nedslagsfelt, og til dels også å omfatte det man i dagligtale omtaler som parkering. Det sentrale avsnittet er sitert i førstvoterendes votum. Departementet gir her tydelig uttrykk for hva som ligger i kravet om at motorvognen skal være bortsatt:

«Det er fortsatt ikke uten videre nok at kjøretøyet er stanset, f.eks. for kortvarig opphold under av- eller påstiging. Kjøretøyet må være 'bortsatt', dvs. være parkert etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring. Men dette kan være tilfellet, selv om passasjerer oppholder seg i kjøretøyet mens det er hensatt, t.d. under rasting, hvil eller liknende. At kjøretøyet må stå stille i skadeøyeblikket, er presisert ved den nye formulering.»

- (103) I motivene til § 4 på side 44 i proposisjonen, som også er sitert av førstvoterende, sies det så at forslaget til § 2 første ledd bokstav b «oppretholder og utvider» unntaksregelen i komitéforslagets § 5 nr. 2 første punktum.
- (104) Etter mitt syn følger det klart av proposisjonen hva som er ment med at motorvognen skal være «fråsegsett». Kjøringen skal være «foreløpig avsluttet», og «kortvarig opphold» er ikke tilstrekkelig. Men selv i tilfelle hvor bilen er hensatt i forbindelse med rasting eller hvile, kan

den være bortsatt i lovens forstand. Det kreves altså at oppholdet har en viss varighet – det er ikke tilstrekkelig med en midlertidig parkering – men det kan ikke kreves at oppholdet skal være særlig langvarig.

- (105) Denne tolkningen støttes av at departementet i Prop. 137 L (2018–2019) side 11, i omtalen av gjeldende rett, gjengir nettopp den nevnte uttalelsen for å forklare hva som ligger i at motorvognen er «fråsegsett», og i tilknytning til denne uttaler:

«Formuleringa ‘medan vogna er forsvarleg fråsegsett’ refererer til at motorvogna ikkje er i bruk og står stille, som til dømes når ho er parkert eller lagra. Men unntaket gjeld ikkje alle former for parkering. Stansen må vere av ein viss varig art, jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 40, der det står: ...».

- (106) Førstvoterende fremhever at ansvaret var ment å omfatte skader knyttet til blant annet farepotensialet ved vognens motor og tekniske utstyr. Han trekker i denne sammenheng frem en uttalelse fra NUT 1957: 1 side 66, hvor det er fremhevet at brannskader bør omfattes av lovens ansvar så langt en slik skade er knyttet til det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret.

- (107) Dette farepotensialet er imidlertid ikke påvirket av hvor lenge motorvognen er stanset, og kan derfor ikke si noe om hvilke krav § 2 første ledd bokstav b setter til *varigheten* av bortsettingen. Derimot vil naturligvis farepotensialet knyttet til kjøring opphøre når bilen stanser. Jeg viser i denne sammenheng også til – som også førstvoterende er inne på – at det ikke gjelder noe unntak fra § 2 første ledd bokstav b for skade forårsaket av teknisk svikt ved bilen.

- (108) Den forståelsen jeg har av kriteriet «fråsegsett», er lagt til grunn av Finansklagenemnda og i juridisk teori. Jeg viser først til nemndas avgjørelse 17. januar 2020 i sak FinKN-2020-29. Her viser nemnda til uttalelsen i forarbeidene som jeg har gjengitt, og uttaler så:

«Nemnda forstår dette slik at kortvarig parkering som ledd i bruken av bilen, ikke er omfattet. På den annen side kan det ikke kreves langvarig oppbevaring, jf. at ‘fråsegsett’ betyr at kjøringen er ‘foreløpig avsluttet’, og at dette kan være tilfelle også om passasjerer sitter i bilen mens den er ‘ifråsegsett’. En slik tolkning støttes av formålsbetraktninger; Det avgjørende er at risikofaktorene knyttet til bilen ikke er aktive når bilen står stille. Da spiller det ikke noen rolle hvor lenge den er bortsatt.»

- (109) I juridisk teori er tolkningen av «fråsegsett» særlig omtalt i boken Bilansvaret, 2. utgave ved Engstrøm, Andresen og Bryn. På side 34-35 viser forfatterne til at begrunnelsen for unntaket «er at motorvognens farlige egenskaper ikke lenger er til stede når motorvognen er ‘fråsegsett’ slik bestemmelsen krever, dvs. er satt ut av bruk». Deretter uttales det at vilkåret innebærer:

«...at motorvognen må stå stille i skadeøyeblikket. Men det kreves også mer. Det er ikke uten videre nok at kjøretøyet er stanset, f.eks. for kortvarig opphold under av- eller påstigning. Når det heter at vognen må være ‘fråsegsett’, kreves det at motorvognen er satt ut av bruk (‘parkert’) etter en avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring. Dette kan likevel være tilfellet selv om en passasjer eller annen person oppholder seg i motorvognen mens den er ‘bortsatt’, f.eks. under rasting, hvil eller lignende.»

- (110) Jeg går etter dette over til den konkrete vurderingen.

- (111) Det fremgår av lagmannsrettens dom at bilen ble parkert i carporten omkring midnatt mellom 24. og 25. januar 2016. Brannen i bilen startet omkring kl. 04.00 natt til 26. januar 2016, altså noe mer enn 24 timer etter at bilen ble hensatt i carporten.
- (112) Etter mitt syn omfattes dette klart av lovens vilkår om at bilen er «fråsegsett». Det må videre legges til grunn at parkeringen var forsvarlig, og på dette punkt kan jeg slutte meg til førstvoterendes syn.
- (113) Endelig kan det etter mitt syn vanskelig være tvil om at bilen var bortsatt «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Dette gjelder selv om man legger til grunn, slik førstvoterende fremholder, at det skal ganske mye til for at man i lovens forstand ikke skal anse allmennheten for å kunne ferdes på et sted. Jeg viser til at bilen sto parkert i en privat carport. For å komme til denne må man bevege seg inn en blindvei fra offentlig vei som stanser ved de aktuelle boligene, og deretter inn på tunet mellom husene som disponerte carporten. På baksiden og ved siden av carporten er det en privat hage og carporten lå i forlengelsen av denne. Jeg legger i denne sammenheng til grunn at private hager er stengt for allmennhetens ferdsel.
- (114) Mitt syn er etter dette at vilkårene i § 2 første ledd bokstav b er oppfylt. Etter de *internrettslige kildene* er følgelig skaden unntatt fra Gjensidiges ansvar etter bilansvarsloven.

Forholdet til EØS-retten

- (115) Spørsmålet er om *EØS-retten* må føre til et annet resultat. Bilansvarsloven gjennomfører, som nevnt, i norsk rett direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes (motorvognforsikringsdirektivet). Direktivet er et konsolidert direktiv som avløser flere tidligere direktiver.
- (116) Direktivet fastsetter at medlemsstatene skal ha en lovpliktig forsikring av kjøretøy, jf. artikkel 3. Etter denne bestemmelsen «skal hver medlemsstat treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på medlemsstatens territorium, er dekket av forsikring.»
- (117) Bakgrunnen for at forholdet til motorvognforsikringsdirektivet kommer på spissen i vår sak, er EU-domstolen dom 20. juni 2019 i sak C-100/18 *Línea Directa*. Jeg viser til førstvoterendes redegjørelse for avgjørelsen.
- (118) Dersom denne dommen – som har et saksforhold som ligger nær opp til vår sak – må legges til grunn ved tolkningen av bilansvarsloven, vil Gjensidige være forpliktet til å dekke skaden under forsikringen, selv om dekningsplikten ikke følger av internrettslige kilder. Jeg legger her til grunn at det ligger innenfor det tolkningsrommet som ordlyden i § 2 første ledd bokstav b åpner for, å tolke kriteriet «fråsegsett» slik at det om nødvendig kommer i samsvar med EU-domstolens tolkning av motorvognforsikringsdirektivet.
- (119) Det følger av *presumsjonsprinsippet* at norsk lov så vidt mulig skal tolkes i samsvar med våre folkerettslige forpliktelser. Innenfor EØS-retten gjelder også prinsippet om direktivkonform fortolkning. Jeg viser til plenumsdommen i Rt-2000-1811 på side 1826, hvor disse prinsippene er uttalt. Denne tolkningsregelen gjelder imidlertid ikke lenger enn det som følger av forpliktelsene etter folkeretten.

- (120) Spørsmålet er derfor *om det foreligger en folkerettslig forpliktelse* til å følge EU-domstolens avgjørelse i foreliggende sak. Førstvoterende har vært inne på direktivet, men jeg finner det likevel nødvendig å si noe mer om anvendelsesområdet.
- (121) Forsikringsplikten etter direktivet forutsetter at føreren eller annen skadevolder er erstatningsansvarlig etter nasjonal rett, jf. det jeg har sitert fra artikkel 3. Dette er videre kommet uttrykkelig til uttrykk i artikkel 12 nr. 3, hvor det heter:

«Forsikringen nevnt i artikkel 3 skal dekke personskader og tingsskader som rammer fotgjengere, syklister og andre ikke-motoriserte trafikanter som etter en ulykke der en motorvogn er innblandet, har rett til erstatning i henhold til nasjonal sivilrettslig lovgivning.

Denne artikkel skal verken berøre erstatningsansvaret eller erstatningsbeløpet.»

- (122) Et annet sentralt prinsipp er at direktivet ikke harmoniserer erstatningsansvarsordningen for motorvognskade, og at statene i det vesentlige står fritt til å fastsette regler om dette.
- (123) De prinsippene jeg nå har nevnt, er blant annet kommet til uttrykk i EU-domstolens storkammerdom 23. oktober 2012 i sak C-300/10 *Almeida*, avsnitt 27–30:

«27 Første direktiv, således som nærmere præciseret og suppleret i andet og tredje direktiv, pålægger således medlemsstaterne en forpligtelse til at sikre, at erstatningsansvaret for motorkøretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring, og angiver bl.a., hvilke typer skade og hvilke skadelidte tredjemænd forsikringen skal dække (jf. dommen i sagen Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, præmis 27, dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, præmis 27, og dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, præmis 24).

28 Det bemærkes imidlertid, at forpligtelsen til ansvarsforsikringsdækning af skader påført tredjemænd med motorkøretøjer må holdes adskilt fra omfanget af erstatningspligten for disse skader i medfør af den forsikredes erstatningsansvar. Den førstnævnte forpligtelse er sikret og nærmere fastlagt i EU bestemmelserne, hvorimod den anden forpligtelse i det væsentlige er reguleret af national ret (dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis, og dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, præmis 25).

29 I denne henseende har Domstolen allerede fastslået, at det fremgår af formålet med første, andet og tredje direktiv og af disses ordlyd, at de ikke tilsigter en harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne, og at medlemsstaterne på EU-rettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer (dommen i sagen Carvalho Ferreira Santos, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis, og dommen i sagen Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, præmis 26).

30 Medlemsstaterne er dog forpligtet til at sikre, at det erstatningsansvar for motorkøretøjer, der gælder i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i de tre nævnte direktiver (dommen i sagen Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, præmis 29,

Farrell-dommen, præmis 33, dommen i saken Carvalho Ferreira Santos, præmis 34, og dommen i saken Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, præmis 27).»

- (124) Det såkalte effektivitetsprinsippet innebærer imidlertid at de nasjonale reglene ikke kan utformes så strengt at motorvognforsikringsdirektivet blir fratatt sin effektive virkning. Jeg viser til Almeida-dommens avsnitt 32, hvor det heter:
- «Som Domstolen har præcisert, vil de nevnte direktiver få frataget deres effektive virkning, hvis en national lovgivning, som er utformet på grunnlag af generelle og abstrakte kriterier, enten bestemmer, at en skadelidts ret til erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjet bortfalder af den grund, at den skadelidte har medvirket til skadens indtræden, eller uforholdsmæssigt begrænser retten til erstatning. Denne ret kan således kun begrænses under særlige omstændigheder og efter en individuel vurdering (dommen i saken Ambrósio Lavrador og Olival Ferreira Bonifácio, præmis 29).»
- (125) Som det fremgår, aktualiseres effektivitetsprinsippet særlig ved lovbestemmelser som innebærer at forsikringsdekningen bortfaller som følge av skadelidtes medvirkning. Likeledes setter effektivitetsprinsippet krav til at avkorting som følge av medvirkning må være konkret begrunnet og forholdsmessig, jf. Rt-2008-453 avsnitt 52.
- (126) Staten har i prosedyren for Høyesterett trukket frem at anvendelsen av effektivitetsprinsippet kan reise tvilsspørsmål i enkelte relasjoner. Det er ikke nødvendig for meg å gå inn på dette. Det sentrale for vår sak er at EU-retten ikke legger føringer for hvilket *ansvarsgrunnlag* som skal gjelde for den som volder skade ved bruk av motorvogn.
- (127) Som førstvoterende har pekt på, utelukker ikke bilansvarsloven et personlig erstatningsansvar for skade voldt av motorvogn etter alminnelige erstatningsregler, jf. også lovens § 11. Jeg legger her til grunn at dette ansvaret er vanlig skyldansvar og arbeidsgiveransvar, jf. Hagstrøm og Stenvik, Erstatningsrett, 2. utgave 2019, side 302 med videre henvisninger. Når så § 2 første ledd bokstav b setter som vilkår at bortsettingen skal være «forsvarlig», innebærer det at uaktsom hensettelse av motorvognen er dekket av forsikringsselskapets ansvar etter § 4, jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 40–41. Det er følgelig samsvar mellom det underliggende erstatningsansvaret etter norsk rett og selskapets dekningsplikt, slik direktivet krever.
- (128) Jeg er som nevnt enig med førstvoterende i at bortsettingen av bilen var forsvarlig. Skaden som oppsto som følge av at bilen i carporten kom i brann, medfører derfor ikke erstatningsansvar etter alminnelige erstatningsregler. Et grunnleggende vilkår for dekningsplikt etter motorvognforsikringsdirektivet er følgelig ikke oppfylt, og det foreligger ingen folkerettslig forpliktelse til å tolke vilkåret om «fråsegsett» i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b i samsvar med EU-domstolens dom i Línea Directa-dommen.
- (129) Hensynet til rettsenhet kan være et argument for å legge vekt på EØS-retten, selv om det ikke foreligger noen folkerettslig forpliktelse til det, jf. Internasjonalisering og juridisk metode. Særlig om EØS-rettens betydning i norsk rett, 2. utgave 2015 av Arnesen og Stenvik, side 99 følgende.
- (130) Førstvoterende har vist til Prop. 137 L (2018–2019) og at det har vært et siktemål for departementet å oppnå fullt samsvar med direktivet.

- (131) Jeg har et annet syn på hva som følger av denne proposisjonen. Det er ikke grunnlag for å trekke den slutning at lovgiver har ment at tolkningen av § 2 første ledd bokstav b skal gå lenger enn det som følger av våre folkerettslige forpliktelser.
- (132) Bakgrunnen for lovendringsforslagene i Prop. 137 L fremgår i innledningskapitlet, hvor det på side 9 heter at «[p]raksis frå EU-domstolen dei seinare åra om verkeområdet for direktivet gjer grunn til å vurdere om nokon av unntaka i bilansvarslova § 2 i dag *går for langt*» (min utheving). Lovforslagene var med andre ord begrunnet i at Norge *var forpliktet* til å endre enkelte bestemmelser i loven som følge av senere praksis fra EU-domstolen. Hva gjelder § 2 første ledd bokstav b, var departementets vurdering at det ikke var nødvendig å endre bestemmelsen. I proposisjonen side 12 heter det om dette:
- «Departementet held fast på standpunktet frå høyringsnotatet. Som påpeika der, er avgrensinga ‘utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast’ åleine vanskeleg å sameine med praksisen til EU-domstolen. Men sidan det i tillegg er eit krav om at motorvogna må vere ‘forsvarleg fråsegsett’, er føresegna truleg ikkje problematisk i lys av motorvognforsikringsdirektivet. Departementet viser til at skadar som oppstår når motorvogna er ‘forsvarleg fråsegsett’, vanskeleg kan utgjere ‘use of vehicles’ etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Motorvogna vil då vere teken ut av bruk som motorvogn. Som nemnt i punkt 3.2.2 kom EU-domstolen i saka C-648/17 BTA Baltic Insurance Company til at det å skade nabobilen ved å opne ei dør utgjør ‘use of vehicles’. Ein slik skade vil òg vere noko motorvogna ‘gjer’ etter bilansvarslova § 4 første punktum, og fell utanfor bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b. Ho vil nemleg neppe vere ‘fråsegsett’ idet døra blir opna. Sjå her òg NUT 1957: 1 side 67. Departementet nemner elles at bilansvarslova må tolkast i lys av praksisen til EU-domstolen.»
- (133) Jeg legger til grunn at Línea Directa-dommen ikke var kjent for departementet da dette ble skrevet. Det sentrale er imidlertid at departementets vurdering av behovet for lovendring også her er basert på hvilke *forpliktelser* som følger av EØS-avtalen. Dette fremgår for det første av henvisningen til høringsnotatet, hvor det var fremholdt at § 2 første ledd bokstav b «*ikkje må* endrast i lys av C-162/13 Vnuk» (min utheving). For det andre følger det av uttalelsen i sitatet om at bestemmelsen trolig «*ikkje [er] problematisk* i lys av motorvognforsikringsdirektivet». Departementets vurdering er derfor klart nok ikke basert på et ønske om at loven i ett og alt bør samsvare med EU-domstolens praksis, men på om det foreligger en *folkerettslig plikt* til å endre loven.
- (134) Den siste setningen i sitatet gjelder tolkningen, og det heter altså her at «bilansvarslova *må* tolkast i lys av praksisen til EU-domstolen». Også dette er knyttet opp til forpliktelsene etter EØS-avtalen, og må etter mitt syn forstås som en direkte henvisning til presumsjonsprinsippet.
- (135) Min oppsummering er at det ikke er holdepunkter for at departementet har ment at dekningsplikten etter bilansvarsloven skal *gå lenger* enn det som følger av direktivet og Norges EØS-rettslige forpliktelser. I Línea Directa-dommen var skadevolderen erstatningsansvarlig etter spansk rett. I vår sak har skadevolderen ikke erstatningsansvar etter norsk rett. Dekningsplikt etter bilansvarsloven § 4 i et tilfelle som dette, faller følgelig utenfor anvendelsesområdet for motorvognforsikringsdirektivet.

Konklusjon

- (136) Jeg er etter dette kommet til at skaden i foreliggende sak er omfattet av unntaket i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b, og at Gjensidige Forsikring ASA må frifinnes.
- (137) Dommer **Bergh:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende, dommer Thyness.
- (138) Dommer **Kallerud:** Likeså.
- (139) Dommer **Indreberg:** Likeså.
- (140) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til KLP Skadeforsikring AS 163 200 – etthundreogsekstiretusentohundre – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.