



NORGES HØYESTERETT

Den 16. september 2015 avsa Høyesterett dom i

HR-2015-01895-A, (sak nr. 2015/582), sivil sak, anke over dom,

Codan Forsikring (advokat Jørgen Brendryen – til prøve)

mot

A (advokat Faruk Resulovic – til prøve)

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

- (1) Dommer **Noer**: Saken gjelder spørsmålet om en hodeskade forårsaket ved lukking av bagasjeluka på en stasjonsvogn, er omfattet av bilansvaret, jf. bilansvarsloven § 4.
- (2) Skaden skjedde den 28. juli 2009. Skadelidte, A, hadde sittet på med moren i hennes bil, og de hadde stoppet bilen for å ta en pause. Bilen var en Volkswagen Golf stasjonsvogn 1998-modell. A gikk bak bilen og tok ut sko fra bagasjerommet. Hun bøyd seg ned bak bilen for å skifte sko, mens bagasjeluka sto åpen. Etter hvert kom moren ned langs siden av bilen. Hun var ikke klar over at datteren sto bak bilen, og slo igjen bakluka med én hånd, samtidig som A reiste seg opp. Bakluka traff A i hodet, og hun ble skadet.
- (3) A krevde erstatning fra Codan Forsikring, hvor morens bil var forsikret. Selskapet avslø kravet, og anførte at skaden lå utenfor bilansvarets dekningsområde.
- (4) A tok saken inn for Finansklagenemnda Person, som i avgjørelse av 8. februar 2013 enstemmig kom til at skaden var omfattet av bilansvaret.

- (5) Codan aksepterte imidlertid ikke avgjørelsen. A reiste dermed sak for Oslo tingrett med krav om fastsettelsesdom for at Codan var erstatningsansvarlig. Oslo tingrett ga forsikringsselskapet medhold, og avsa 3. mars 2014 dom med slik domsslutning:

"Codan Forsikring AS frifinnes."

- (6) Forsikringsselskapet krevde ikke sakskostnader fra A.
- (7) A anket dommen direkte til Høyesterett, men det ble ikke gitt tillatelse til direkte anke. Saken ble deretter behandlet av Borgarting lagmannsrett, som 26. januar 2015 avsa dom med slik slutning:

"1. Codan Forsikring er erstatningsansvarlig for de skader A ble påført 18. juli 2009.

2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Codan Forsikring 103 089,25 – etthundreogtretusenogåttini25/100 – kroner til A innen to uker fra forkynnelsen av dommen."

- (8) Codan Forsikring har anket dommen inn for Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen.

- (9) Den ankende part, *Codan Forsikring*, har i korte trekk gjort gjeldende:

- (10) Utgangspunktet er at skader voldt av parkerte biler ikke dekkes, med mindre skaden skyldes et aktivt forhold på bilens side eller feil, svikt eller uregelmessighet. Spørsmålet er om skaden har en rimelig tilknytning til bilen og realiserer særlige faremomenter ved kjøretøyet. Et viktig moment er om risikoen overstiger det som er normal risiko ved bruk av bil.

- (11) Forarbeidene skiller mellom skader voldt når noen går inn i eller ut av en bil, og skader voldt under lasting eller lossing. Bare det første omfattes i utgangspunktet av bilansvaret. I vår sak er det ikke naturlig å karakterisere skaden som en av- eller påstigningsskade.

- (12) Skal det knyttes ansvar til skade gjort av parkert bil, kreves noe mer enn når skaden voldes under kjøring. I saken her skyldes skaden ikke bilens fart, bevegelighet eller tyngde, og heller ikke feil, svikt eller uregelmessighet. Det er heller ikke utvist skyld, og en bagasjeluke utgjør ingen særlig risiko. Kravet er da ikke dekket under bilforsikringen.

- (13) Codan Forsikring har lagt ned slik påstand:

"1. Codan forsikring frifinnes.

2. Codan forsikring tilkjennes sakens omkostninger for lagmannsretten og Høyesterett."

- (14) Ankemotparten, A, har i korte trekk gjort gjeldende:

- (15) Årsakskravet er oppfylt, idet bruken av bilen er et så vidt vesentlig element i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den. Forarbeidene og praksis viser at kriteriet skade som motorvogn "gjer", skal tolkes vidt. Det omfatter tilfeller hvor skaden har en naturlig sammenheng med bruken av bilen, og hvor skaden er utslag av typiske fareegenskaper ved kjøretøyet.

- (16) Både forarbeidene og praksis viser at skader forårsaket i forbindelse med av- eller påstigning omfattes av bilansvaret. Dette omfatter også skader hvor bilen klargjøres før og etter kjøring.
- (17) Skade forårsaket av en bagasjeluke må sidestilles med skader påført av en bildør. Uansett vil bagasjeluka måtte anses som teknisk utstyr på bilen som har en særlig risiko knyttet til seg. Skaden er en naturlig konsekvens av motorvognens direkte bruk til transportformål, og faller derfor inn under bilansvaret.
- (18) A har lagt ned slik påstand:
- "1. Anken forkastes.
2. A tilkjennes sakens omkostninger for Høyesterett."**
- (19) *Mitt syn på saken*
- (20) Jeg har kommet til at skaden omfattes av bilansvaret og at anken derfor må forkastes.
- (21) Bilansvarslova § 4 første punktum slår fast at bilforsikringselskapet blir ansvarlig for tap som følge av skade som motorvogna *gjør*. Bestemmelsen lyder slik:
- "Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden."**
- (22) Rekkevidden av bestemmelsen er behandlet av Høyesterett i Rt. 2012 side 233 (tankbildommen), hvor det er gjort utførlig rede for forarbeider og rettspraksis av betydning for tolkningen. Førstvoterende konkluderer slik i avsnitt 32:
- "Min oppsummering så langt er at 'gjer' oppstiller et årsakskrav samtidig som forarbeidene viser at man tok sikte på å gi bestemmelsen et vidt anvendelsesområde."**
- (23) Om selve årsakskravet heter det i avsnitt 40 at det ikke er tilstrekkelig at skaden har tilknytning til motorvognens direkte bruk. I tillegg må de generelle krav til årsakssammenheng være oppfylt:
- "Det generelle årsakskravet som ble oppstilt i Rt. 1992 side 64 – at den aktuelle årsaksfaktoren må ha 'vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den' - må også gjelde i disse tilfellene."**
- (24) Av forarbeidene til bestemmelsen går det fram at skade som fører eller passasjer har forårsaket i sammenheng med kjøretøyets bruk, anses som skade gjort av bilen selv, jf. Ot.prp nr. 24 (1959–60) side 39.
- (25) I vår sak skjedde skaden, som nevnt, ved at fører av bilen lukket bakluka på stasjonsvogna og traff A som akkurat da reiste seg opp etter å ha sittet bøyd bak bilen. Skaden skyldtes dermed et samspill mellom førers handling og bagasjelukas egenskaper. Etter mitt syn er det ikke tvilsomt at det generelle årsakskravet er oppfylt.
- (26) Det neste spørsmålet er om skaden har tilstrekkelig tilknytning til bruken av bilen.
- (27) Det går fram av forarbeidene at bilansvaret var ment å omfatte alle skader som ei motorvogn gjør, men med to unntak.

(28) For det første skulle forsikringen i utgangspunktet bare omfatte skader forårsaket av bilen *brukt som kjøretøy*. Skader som skyldtes at bilen ble nyttet "til annet formål enn som kjøretøy" skulle være unntatt, jf. Motorvognansvarskomiteens innstilling NUT 1957:1 side 59, jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–60) side 44.

(29) Ansvaret omfatter dermed først og fremst de typiske trafikkskadene. I forarbeidene er det presisert at også skader av noe mer indirekte art skulle være omfattet, blant annet klemskader eller skader påført under av- eller påstigning fra bil, jf. NUT 1957:1 side 58, sitert i tankbildommen avsnitt 23, hvor det heter:

"Den [bestemmelsen] omfatter i prinsippet også bl.a. skade noen lir ved å bli klemt i en vogndør, slått av en vogndør som åpnes, opprevet eller oppskåret av utstyr i vognen, ved å snuble inne i vognen eller i stiggrett, og annen skade under av- eller påstigning (kfr. RG-1951-844 hvor skade som følge av feiltrinn ble ansett inadekvat)."

(30) Det andre unntaket gjaldt for *biler som sto parkert*. I følge lovkomiteen skulle ansvar for skade skjedd ved sammenstøt med parkert bil bare kunne tenkes i tre tilfeller: Enten hvis føreren, vogneieren eller noen som hadde fulgt med som passasjer hadde forårsaket skaden ved uforsvarlighet, for eksempel ved å åpne bildøra innenfra eller tenne langlys. Eller dersom det var mangel eller svikt ved kjøretøyet som forårsaket skaden, eller skaden skyldtes at motorvognen var plassert i strid med gjeldende trafikkregler, jf. NUT 1957:1 side 67.

(31) Utvalgets forslag om en særregel for parkerte biler ble imidlertid ikke fulgt opp. Departementet viste til at det uansett var krav om at skaden var *voldt* av motorkjøretøyet. Og når skaden er voldt mens bilen står stille "vil det i mange tilfelle falle unaturlig å tale om skadevolding i lovens forstand, dersom skaden verken kan tilskrives noe aktivt forhold på kjøretøyet side eller noen feil, svikt eller uregelmessighet ved kjøretøyet eller dettes anbringelse eller behandling", jf. Ot.prp. 24 (1959–60) side 44.

(32) De nærmere grensene for når skade voldt av parkert bil vil være omfattet av bilansvaret, er klargjort i rettspraksis, jf. gjennomgangen i tankbil-dommen avsnitt 33 følgende. I avsnitt 39 konkluderer førstvoterende slik:

"Eksempelet i forarbeidene om skade som oppstår som følge av at man blir klemt av en bildør, viser at man ikke tok sikte på å begrense ansvaret til skader som er typiske for bilbruk. 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. De konkrete eksemplene tilsier kort sagt at man tok sikte på at alle skader som kan oppstå som en naturlig konsekvens av motorvognens direkte bruk til transportformål etter omstendighetene skulle omfattes, men at man på den annen side som utgangspunkt ville unnta skader ved lasting og lossing. Dette viser at ansvaret ikke er begrenset til skader hvor den særskilte risikoen som motorvognansvaret tar sikte på å dekke har realisert seg, slik Gjensidige har anført."

(33) Det er på det rene at skaden i vår sak ikke skyldes noen feil, svikt eller uregelmessighet ved kjøretøyet. Skaden er utslag av vanlig bruk av bilen tilknyttet transportformål. Om situasjonen har mest likhetstrekk med av- eller påstigning eller lasting eller lossing av bilen, som er trukket fram som eksempler i forarbeidene på situasjoner som skal behandles ulikt, er etter mitt syn av mindre betydning her. Ingen av disse beskrivelsene treffer situasjonen i vår sak. Avgjørende for meg er likheten mellom vårt skadetilfelle og situasjoner hvor det utvilsomt foreligger ansvar.

- (34) Dette gjelder for de såkalte klemskadene, hvor noen får hånd eller fot i klem når bildører åpnes eller lukkes. Også skader oppstått som følge av at noen i bilen åpner en dør uten å se seg for, og døra treffer en forbipasserende fotgjenger eller syklist, har likhetstrekk. Begge skadetyper er uttrykkelig nevnt i forarbeidene som eksempel på forhold som dekkes av bilansvaret, jf. mitt tidligere sitat fra NUT 1957:1.
- (35) Jeg kan ikke se at det er noen særlig forskjell på disse skadetyperne, og den man står overfor i vår sak. I begge tilfellene skjer skaden ved åpning/lukking av bilens dører. Selv om det vanligvis er i forbindelse med at noen går inn i eller ut av bilen at slike skader inntreffer, og selv om dette er mer typisk enn hendelsen i vår sak, kan jeg ikke se at det er avgjørende reelle grunner til at tilfellene skal behandles ulikt.
- (36) 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", jf. NUT 1957:1 side 58.
- (37) Borgarting lagmannsrett viste i sin avgjørelse til at Finansklagenemnda Person også kom til at skaden var omfattet av bilansvaret, men at det dreide seg om et grensetilfelle:
- "Lagmannsretten ser også hen til at Finansklagenemnda Person, som behandler en rekke bilansvarssaker, kom til at man var innenfor anvendelsesområdet til bilansvarslova § 4 første punktum. Nemnda fant at 'skadehendelsen ligger i ytterkanten av det som det er naturlig å si at en motorvogn 'gjer'', noe lagmannsretten er enig i. Etter lagmannsrettens mening er imidlertid bruken av bilen i dette tilfellet så vidt vesentlig i årsaksbildet at det samlet sett er naturlig å knytte ansvar til den."**
- (38) Jeg er enig i dette. Etter mitt syn må det legges til grunn at skaden her er en naturlig konsekvens av bilens direkte bruk til transportformål, slik dette er omtalt i forarbeidene.
- (39) Det kan nok være, slik ankemotparten har anført, at det over tid har vært en viss utvikling i motorvognansvaret. Det tar jeg ikke stilling til. Men slik rettstilstanden er fastlagt gjennom tankbil-dommen, må det etter mitt syn trekkes den slutning at motorvogna har *gjort* skaden som A ble påført ved lukking av bakdøra.
- (40) Anken må etter dette forkastes. I tråd med hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første ledd må Codan Forsikring dekke sakskostnader for Høyesterett for A. Det er krevd 184 062 kroner, og kravet tas til følge.
- (41) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Codan Forsikring til A 184 062 – etthundreogåttifiretusenusogsekstito – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

- (42) Dommar **Utgård:** Eg er i det hovudsaklege og i resultatet einig med førstvoterande.
- (43) Dommer **Indreberg:** Likeså.
- (44) Dommer **Kallerud:** Likeså.
- (45) Dommer **Matningsdal:** Likeså.
- (46) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Codan Forsikring til A 184 062 – etthundreogåttifiretusenogsekstito – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: