



# NORGES HØYESTERETT

## D O M

avsagt 19. desember 2024 av Høyesterett i avdeling med

dommer Aage Thor Falkanger  
dommer Cecilie Østensen Berglund  
dommer Erik Thyness  
dommer Thom Arne Hellerslia  
dommer Christian Lund

**HR-2024-2350-A, (sak nr. 24-009217SIV-HRET og sak nr. 24-010484SIV-HRET)**  
Anke over Gulating lagmannsretts dom 24. november 2023

Gjensidige Forsikring ASA

(advokat Merete Anita Utgård)

mot

Bergen MC-Center AS

(advokat John Christian Elden)

Fremtind Forsikring AS

(advokat Jan Aubert)

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

- (1) Dommer **Hellerslia:**

**Sakens spørsmål og bakgrunn**

- (2) Saken gjelder bilansvar for skader etter brann forårsaket av at en motorsykkel som sto til reparasjon på et verksted, tok fyr som følge av teknisk svikt. Spørsmålet er om skadene er unntatt fra bilansvaret etter bilansvarslova § 2 bokstav b, der vilkårene er at motorvognen er «forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast».
- (3) Natt til mandag 24. mai 2021 oppsto det brann i lokalene til Bergen MC-Center AS i Åsane i Bergen. Brannen medførte omfattende skader på motorsykler, utstyr og varelager i verkstedet, samt på bygningen. Det oppsto også tap ved driftsavbrudd.
- (4) Brannteknisk undersøkelse konkluderte med at brannen hadde startet ved undersiden av bensintanken på en av motorsyklene som var inne til reparasjon. Brannårsaken var ifølge rapporten mest sannsynlig elektrisk feil grunnet svikt i isolasjonen.
- (5) Eieren hadde kjøpt motorsykkelen i april 2021. Han hadde bare kjørt to–tre turer før han ikke klarte å starte motoren. Sykkelen sto deretter parkert hjemme hos han et par uker før han fraktet den til verkstedet lørdag 22. mai 2021. Han ønsket at startproblemene, samt clutch og brems, skulle bli undersøkt. Sykkelen ble startet av ansatte på verkstedet på lørdagen for å kjøre den inn i verkstedhallen, og på søndagen i forbindelse med undersøkelser. Startproblemene ble utbedret søndagen. Det var planlagt at service på clutch og brems skulle skje tirsdag 25. mai, og at sykkelen deretter ville være klar for avhenting.
- (6) Motorsykkelen var forsikret i Gjensidige Forsikring ASA. Bergen MC-Center rettet derfor krav om dekning av sitt tap mot Gjensidige. Bygget der MC-senteret leide lokaler, var forsikret i Fremtind Forsikring AS. Fremtind rettet regresskrav mot Gjensidige. Kravene ble avslått, og Bergen MC-Center og Fremtind tok ut stevning mot Gjensidige for Hordaland tingrett, som forente søksmålene til felles behandling og avgjørelse.
- (7) Tingretten avsa 15. februar 2023 dom der Gjensidige ble frifunnet. Frifinnelsen bygger på at unntaket i bilansvarslova § 2 bokstav b kom til anvendelse, og at skadene derfor ikke var omfattet av bilansvaret.
- (8) Både Bergen MC-Center og Fremtind anket dommen. Også Gulating lagmannsrett forente sakene til felles behandling og avgjørelse. Lagmannsretten fant at bilansvarslova § 2 bokstav b ikke kom til anvendelse og avsa 24. november 2023 dom med slik domsslutning:
- «1. Gjensidige Forsikring ASA pliktar å dekke det økonomiske tapet Bergen MC-Center AS blei påført som følge av brann 24. mai 2021.
  2. Gjensidige Forsikring ASA vert dømt til å betale Bergen MC-Center AS sine sakskostnadar for lagmannsretten med 174 811 – eitthundreogsyttifiretusenåttehundreogelleve – kroner innan 2 – to – veker etter at dommen er kunngjort.

3. Gjensidige Forsikring ASA vert dømt til å betale Bergen MC-Center AS sine sakskostnader for tingretten med 240 569 – tohundreogførtitusenfemhundreogsekstini – kroner innan 2 – to – veker etter at dommen er kunngjort.
  4. Gjensidige Forsikring ASA er erstatningsrettsleg ansvarleg for Fremtind Forsikring AS sitt tap som følge av brann i Litleåsveien 29 24. mai 2021.
  5. Gjensidige Forsikring ASA vert dømt til å betale Fremtind Forsikring AS sine sakskostnader for lagmannsretten med 152 657 – eitthundreogfemtittotusensekshundreogfemtisju – kroner innan 2 – to – veker etter at dommen er forkynt.
  6. Gjensidige Forsikring ASA vert dømt til å betale Fremtind Forsikring AS sine sakskostnader for tingretten med 169 350 – eitthundreogsekstinitusentrehundreogfemti – kroner med tillegg av ankegebyr innan 2 – to – veker etter at dommen er forkynt.»
- (9) Gjensidige har anket til Høyesterett. Anken gjelder både kravet fra Bergen MC-Center og kravet fra Fremtind. Anken mot de to ankemotpartene behandles for Høyesterett i kumulasjon som én sak. Saken står i det vesentlige i samme stilling som for lagmannsretten.

### **Partenes syn på saken**

- (10) Ankende part – *Gjensidige Forsikring ASA* – har i korte trekk argumentert slik:
- (11) Motorsykkelen var «forsvarleg fråsegsett» på et avlukket verksted uten tilgang for allmennheten, og skadene faller derfor inn under unntaket i bilansvarslova § 2 bokstav b. Motorsykkelen hadde ikke vært i regelmessig bruk, og den måtte på grunn av startproblemer fraktes til verkstedet. Saksforholdet skiller seg derfor fra HR-2021-822-A *carport*.
- (12) I nevnte dom er forarbeidene til bestemmelsen feilaktig forstått. Plassering på verksted er uansett uttrykkelig nevnt som eksempel i forarbeidene på at unntaket kommer til anvendelse. Det blir lite igjen av unntaket dersom lagmannsrettens dom opprettholdes.
- (13) Det er heller ikke dekning for synspunktet i *carport*-dommen om at lovgiver ønsket å sikre seg mot direktivstrid – det er ikke grunnlag for å anta at lovgiver har ønsket å gå lenger enn nødvendig. Motorvognforsikringsdirektivet harmoniserer kun reglene for ansvarsforsikringen, ikke statenes regulering av erstatningsansvar for motorvogn. Direktivet kommer derfor ikke til anvendelse i saken her, da det ikke foreligger personlig erstatningsansvar. Verkstedopphold kan uansett ikke regnes som «use of vehicles» i direktivets forstand.
- (14) Gjensidige Forsikring ASA har lagt ned slik påstand:
- «1. Gjensidige Forsikring ASA blir frifunne.
  2. Gjensidige Forsikring ASA får dekt sine kostnader for tingretten, lagmannsretten og Høgsterett.»

- (15) Den ene ankemotparten – *Bergen MC-Center AS* – har i korte trekk argumentert slik:
- (16) Bilansvarslova § 2 bokstav b skal tolkes i tråd med motorvognforsikringsdirektivet. Lovgiver har forutsatt at bestemmelsen skal tolkes slik uavhengig av om dette følger av Norges EØS-rettslige forpliktelser. Etter direktivet artikkel 3 beror anvendelsesområdet på om kjøretøyet er i bruk – «use of vehicles». Begrepet er gitt en vid anvendelse i rettspraksis fra EU-domstolen. Et kjøretøy er i bruk også når det står parkert mellom kjøreturer, jf. dom 20. mai 2019 i sak C-100/18 *Línea Directa*. Verkstedopphold faller derfor utenfor unntaket.
- (17) Alternativet vil være at forsikringspremien refunderes under verkstedopphold, noe som ikke synes å være praksis.
- (18) Bergen MC-Center AS har lagt ned slik påstand:
- «1. Anken forkastes.
  2. Bergen MC-Center AS tilkjennes sakens omkostninger for Høyesterett.»
- (19) Den andre ankemotparten – *Fremtind Forsikring AS* – har i korte trekk argumentert slik:
- (20) Verken de opprinnelige forarbeidene eller det øvrige rettskildematerialet gir støtte for at opphold på verksted innebærer at kjøretøyet er tatt ut av bruk. Unntaket i § 2 bokstav b kommer derfor ikke til anvendelse.
- (21) Likheten med HR-2021-822-A *carport* og EU-domstolens dom i *Línea Directa*-saken er stor, og resultatet må bli det samme. Opphold på verksted er en integrert del av kjøretøyets anvendelse som transportmiddel.
- (22) Fremtind Forsikring AS har lagt ned slik påstand:
- «1. Anken forkastes.
  2. Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å betale sakens kostnader for Høyesterett.»

## Mitt syn på saken

### ***Bilansvaret og unntaket i bilansvarslova § 2 bokstav b***

- (23) Bilansvarslova regulerer *erstatning* for skade som motorvogn gjør på personer eller ting og *forsikring* for slik skade, jf. § 1. Etter § 15 har eier av motorvogn forsikringsplikt, og etter § 4 har forsikringsforetaket objektivt ansvar for skade som motorvogn «gjør».
- (24) Reguleringen er særegen ved at loven etablerer en obligatorisk forsikringsordning med egne preseptoriske regler – «trafikktrygding». Det erstatningsansvaret som reguleres i loven, er forsikringsforetakets ansvar direkte overfor skadelidte. Loven regulerer ikke eierens eller førerens personlige erstatningsansvar etter alminnelige erstatningsregler. Jeg viser her til § 11 om eget ansvar og § 12 om regress, som forutsetter at det kan foreligge et

slikt ansvar. Der det foreligger personlig ansvar, får trafikforsikringen preg av å være en ansvarsforsikring for skadevolder, jf. § 11 tredje ledd, mens den får preg av å være en ulykkesforsikring for skadelidte der slikt ansvar ikke foreligger. I vår sak foreligger det ikke personlig ansvar.

- (25) Det er uomtvistet at skadene som oppsto som følge av brannen, i utgangspunktet er dekket av forsikringsselskapets ansvar etter loven, da dette var skader som motorvogn «gjer», jf. § 4. Spørsmålet er om unntaket i § 2 bokstav b kommer til anvendelse. Bestemmelsen lyder slik:

«Ein skade går ikkje inn under lova i tilfelle då skaden

...

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

- (26) Det er tale om tre kumulative vilkår. Motorvognen må være «fråsegsett» – eller «bortsatt» som det het i lovutkastet på bokmål, se Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 55. Bortsettelsen må dessuten være forsvarlig, og motorvognen må være bortsatt et sted der allmennheten ikke kan ferdes. Det er ikke tvilsomt i saken her at motorsykkelen var satt på verksted på en forsvarlig måte. Spørsmålet er om de to andre vilkårene er oppfylt. Som jeg kommer tilbake til, må vilkårene ses i sammenheng.
- (27) Før jeg går nærmere inn på unntaket, er det grunn til å se nærmere på reguleringen av bilansvar i EØS-regelverket.

### ***EØS-regelverket***

- (28) Motorvognforsikringsdirektivet, europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/103/EF, er et konsolidert direktiv som samler bestemmelsene i en rekke tidligere direktiver om ansvarsforsikring. Formålet med reglene er dels å sikre fri bevegelighet av kjøretøy og personer, dels å sikre at skadelidte får en ensartet behandling uavhengig av hvor i EU uhellet finner sted, jf. EU-domstolens dom 20. desember 2017 i sak C-334/16 *Torreiro* avsnitt 25 og 26.
- (29) Direktivet regulerer ikke erstatningsansvar, men ansvarsforsikring. Det overlater altså til statene å fastsette reglene for erstatningsansvar, for eksempel om det skal være objektivt ansvar for trafikkskade, men krever at erstatningsansvaret som følger av nasjonal rett, er dekket av en ansvarsforsikring som oppfyller vilkårene i direktivet.
- (30) Dette er bare et utgangspunkt. På grunn av den nære sammenhengen mellom erstatning og forsikring følger det av rettspraksis at det stilles visse minstekrav til nasjonal erstatningsrett, for eksempel om innholdet i bortfallsregler. Dette var bakgrunnen for at den tidligere bestemmelsen i bilansvarslova § 7 tredje ledd bokstav b om bortfall av erstatning for passasjer som var klar over eller måtte vite at føreren var ruspåvirket, kom i motstrid med EØS-regelverket, jf. Rt-2000-1811 *Finanger I* på side 1825.
- (31) Etter artikkel 3 i direktivet plikter medlemsstatene å treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøy – «use of vehicles» i den engelske versjonen – er dekket av forsikring. Det er dette vilkåret som ligger nærmest

avgrensningen i den norske bilansvarslova § 2 bokstav b mot motorvogner som er «fråsegsett».

- (32) Begrepet «use of vehicles» skal forstås autonomt. Det er altså ikke opp til den enkelte medlemsstat å definere innholdet, se for eksempel EU-domstolens dom 4. september 2014 i sak C-162/13 *Vnuk* avsnitt 41.
- (33) EU-domstolen har avsagt en rekke dommer om innholdet i «use of vehicles», som innebærer at begrepet er gitt en forholdsvis vid anvendelse. En sentral dom for problemstillingen i saken her, er dom 20. juni 2019 i sak C-100/18 *Línea Directa*.
- (34) Saken gjaldt en bil som hadde stått parkert i en privat garasje i mer enn 24 timer, og som kom i brann som følge av en feil i bilens elektriske anlegg, med skade på bygningen som følge. Føreren hadde et objektivt ansvar for denne skaden etter spansk rett, og spørsmålet fra den spanske domstolen var om artikkel 3 var til hinder for at ansvarsforsikringen dekket et slikt tilfelle. EU-domstolen besvarte spørsmålet med at artikkel 3 skal forstås slik at det aktuelle tilfellet er omfattet av begrepet «use of vehicles». Det oppsto med andre ord ingen motstrid.
- (35) Norge er forpliktet til å gjennomføre direktivet i norsk rett. En gjennomføring av bestemmelsene i direktivet ved anvendelsen av de norske bestemmelsene i bilansvarslova byr imidlertid på enkelte utfordringer. Direktivet samordner den løsningen som er vanlig i EU-statene: Erstatningsansvaret som fører eller eier av en motorvogn har etter den enkelte stats erstatningsregler, dekkes av en ansvarsforsikring. Siden den norske ordningen avviker fra dette, kan ikke direktivets bestemmelser uten videre sammenholdes med bestemmelser i bilansvarslova. Pliktene etter direktivet forutsetter et underliggende erstatningsansvar. Dersom et skadetilfelle ikke utløser erstatningsansvar etter alminnelige norske erstatningsregler, vil det derfor ikke være i strid med direktivet å unnta tilfellet fra trafikksforsikringen. Dersom et skadetilfelle utløser slikt ansvar, vil imidlertid unntak fra trafikksforsikringen innebære direktivbrudd.
- (36) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2021/2118 er et endringsdirektiv til motorvognforsikringsdirektivet 2009/103/EF. Endringsdirektivet er ikke innlemmet i EØS-avtalen per i dag. Når det gjelder artikkel 3 og vilkåret «use of vehicles», tar det nye direktivet ikke sikte på noen materielle endringer, men det er i artikkel 1 nr. 1 a tatt inn en definisjon av begrepet som skal gi uttrykk for innholdet slik dette er fastlagt i rettspraksis. Det går her fram at «use of vehicles» omfatter enhver bruk som er i overensstemmelse med kjøretøyets funksjon som transportmiddel, og at det ikke er avgjørende om kjøretøyet står stille eller er i bevegelse.

### ***Rettsavklaringen som følger av HR-2021-822-A carport***

- (37) Unntaket i § 2 bokstav b er nærmere behandlet i HR-2021-822-A *carport*. Saken gjaldt en bil som sto parkert i en carport og voldt skade på bygninger etter at bilen hadde begynt å brenne som følge av svikt i det elektriske anlegget. Som i vår sak forelå det ikke grunnlag for personlig erstatningsansvar for eieren av bilen. Spørsmålet var om forsikringsselskapet var ansvarlig etter bilansvarsloven. Det avgjørende var da om § 2 bokstav b fikk anvendelse.

- (38) Førstvoterende foretar først en gjennomgang av ordlyden og av de opprinnelige forarbeidene. Det går fram av avsnitt 57 at vilkårene «fråsegsett» og «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» må ses i sammenheng. Med vekt på at verken ordlyden eller forarbeidene er klare, og at forarbeidene understreker den risiko og de skader som var ment omfattet, samt domstolenes rolle i utfylling av lovteksten, konstateres det at skader forårsaket av parkerte biler i relativt vid utstrekning må omfattes av bilansvaret, se avsnitt 72.
- (39) Deretter ser førstvoterende på forarbeidene til senere lovendringer, og med særlig vekt på uttalelser i Prop. 137 L (2018–2019) konkluderes det med at departementets siktemål med lovendringene i stor utstrekning har vært å oppnå fullt samsvar med motorvognforsikringsdirektivet. I nevnte proposisjon ble det vurdert å endre § 2 bokstav b ut fra rettspraksis om «use of vehicles», men det ble ikke funnet nødvendig da «fråsegsett» måtte ses i sammenheng med «use of vehicles», se dommen avsnitt 80–82 med henvisninger. Departementets syn innebar med andre ord at «dersom et kjøretøy må anses å være i bruk (‘use’), vil det ikke samtidig kunne være ‘fråsegsett’», jf. avsnitt 83. Etter å ha vist til Línea Directa-dommen heter det i avsnitt 87 at bilansvarslova «må tolkes på samme måte», jf. også oppsummeringen i avsnitt 91 og 92.
- (40) Dommen ble avsagt under dissens 4–1. Rekkevidden av flertallets syn forstås best om det leses i sammenheng med mindretallets votum, jf. HR-2023-2433-A avsnitt 49. Mindretallet i carport-dommen hadde et annet syn på forståelsen av de opprinnelige forarbeidene og så det slik at unntaket i § 2 bokstav b kom til anvendelse ut fra de internrettslige kildene, jf. avsnitt 114. Mindretallet fant videre at motorvognforsikringsdirektivet ikke medførte noen plikt til at bilansvaret skulle dekke det aktuelle tilfellet, i og med at det ikke forelå noe personlig erstatningsansvar, og at det ikke kan legges til grunn at departementet har ment at bilansvarslova skal gå lenger enn hva som følger av direktivet, jf. avsnitt 135. Mindretallet pekte også på at dersom motorvognen er «fråsegsett» på en uaktsom måte, vil bilansvaret gjelde på vanlig vis, ut fra vilkåret i § 2 bokstav b om at motorvognen må være «forsvarleg» bortsatt, jf. avsnitt 127.
- (41) Dommen avklarer at unntaket i § 2 bokstav b som et utgangspunkt ikke kommer til anvendelse hvis situasjonen faller inn under begrepet «use of vehicles» i motorvognforsikringsdirektivet. Høyesterett fant med andre ord at ordlyden og forarbeidene samlet sett ga tilstrekkelig rom for en slik tolkning, i motsetning til hva som var tilfelle i Finanger I-dommen, og at en slik tolkning hadde støtte i forarbeidene til senere endringer av loven. Tolkningen var generell på den måten at den ble lagt til grunn uavhengig av om det foreligger personlig erstatningsansvar.

***Er det grunnlag for å fravike HR-2021-822-A carport?***

- (42) Gjensidige har argumentert for en forståelse av forarbeidene og av forholdet til EØS-regelverket som i det alt vesentlige tilsvarende mindretallets syn i carport-dommen, og som derfor må forstås som en invitasjon til å fravike denne. Jeg kan ikke se at det er grunnlag for det.
- (43) Det er ikke lagt fram noe nytt, verken av rettskilder eller argumenter ellers, som ikke var framme ved den tidligere behandlingen. Terskelen for å fravike et prejudikat kun på grunnlag av en annen vurdering av det samme rettsstoffet, er høy, jf. Jens Edvin A.

Skoghøy, *Rett og rettsanvendelse*, 2. utgave 2023, side 160. Det heter samme sted at det bør kreves at prejudikatet fører til en urimelig løsning eller av andre grunner framstår som rettspolitisk klart uheldig. Saken her gir ikke foranledning til å gå nærmere inn på terskelen for fravikelse i slike tilfeller, da det etter mitt syn uansett ikke er grunn til å vurdere de rettslige spørsmålene annerledes enn i carport-dommen.

- (44) Jeg nevner i denne forbindelse at departementet i ettertid synes å ha bekreftet flertallets forståelse om at departementet forutsetter at direktivet gjennomføres gjennom bilansvarslova, og at unntaket i § 2 bokstav b gir samme avgrensning som «use of vehicles» i direktivet. I høringsnotat 14. mars 2023 om forslag til endringer av bilansvarslova som følge av gjennomføring i norsk rett av endringsdirektivet til motorvognforsikringsdirektivet, direktiv (EU) 2021/2118, foretar departementet en ny vurdering av behovet for å endre § 2. Bakgrunnen er definisjonen av «use of vehicles» i det nye direktivet. Definisjonen bygger imidlertid som nevnt på tidligere rettspraksis, og departementet viser derfor til vurderingen i Prop. 137 L (2018–2019), se punkt 4.2 i høringsnotatet. Dersom departementet hadde hatt et annet syn på gjennomføringen av direktivet enn hva departementet er tillagt i carport-dommen, ville det vært naturlig å kommentere dette.
- (45) Etter min oppfatning taler gode grunner for å opprettholde utgangspunktet om at § 2 bokstav b skal tolkes i samsvar med direktivet artikkel 3. Riktignok vil det medføre, slik Gjensidige har påpekt, at innholdet i unntaket forstås i snever forstand også i tilfeller der direktivet ikke krever dette fordi det ikke foreligger et personlig erstatningsansvar. En nøyaktig tilpasning av direktivets krav til de situasjoner der det foreligger et personlig erstatningsansvar, vil imidlertid bryte med bilansvarslovas system, som innebærer at det personlige erstatningsansvaret kommer i bakgrunnen. Som jeg kommer tilbake til, vil ikke forsvarlighetskravet i § 2 bokstav b fange opp alle situasjoner med personlig erstatningsansvar. Dersom direktivbrudd skal unngås, vil det derfor – slik carport-dommen bygger på – måtte skje en mer grovmasket tilpasning gjennom tolkningen av § 2 bokstav b, så langt det er rom for dette.
- (46) Jeg kan for øvrig ikke se at en slik forståelse innebærer at § 2 bokstav b mister sitt innhold. Det vil fortsatt kunne skje at en motorvogn blir forsvarlig «fråsegsett» på et område der allmennheten ikke kan ferdes, og som også faller utenfor «use of vehicles».

### ***Særlig om opphold på verksted***

- (47) Jeg ser først på de internrettslige kildene.
- (48) De opprinnelige forarbeidene gir ingen generell omtale av verkstedopphold. Det heter imidlertid i NUT 1957: 1 *Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret* på side 66 at unntaket som kom inn i § 2 bokstav b særlig tar sikte på tilfeller hvor motorvognen «står lagret på en lukket lagerplass eller er bortsatt for ikke-bruk i en garasje eller på et lukket verkstedområde». I og med at det vises til «ikke-bruk», er det uklart om det siktes til ordinære verkstedopphold.
- (49) Det går videre fram på side 67 i innstillingen at det foreslås unntak fra bilansvaret for blant annet den som har påtatt seg å reparere motorvognen. At et slikt unntak kan bli aktuelt, er begrunnet med at utkastet forutsetter at forsikringsforetaket etter omstendighetene «kan bli

erstatningspliktig etter parkeringsregelen for skade som under reparasjon m.v. voldes en tredjemann, såfremt ikke vognen er satt ut av bruk på lukket område». Uttalelsen synes å forutsette at en reparasjon ikke i seg selv innebærer at bilen er satt ut av bruk. I proposisjonen ble unntaket foreslått utvidet til å også gjelde for situasjoner der motorvognen er i bevegelse i forbindelse med reparasjon, jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 45. Det aktuelle unntaket ble tatt inn i § 5 i loven, men ble opphevet i forbindelse med inngåelsen av EØS-avtalen, jf. Ot.prp. nr. 72 (1991–1992) side 16 og 76. Opphevelsen gir for øvrig støtte for den sammenhengen med direktivet som er lagt til grunn ovenfor, da det i begrunnelsen for opphevelsen ikke sondres mellom tilfeller med og uten et underliggende erstatningsansvar.

- (50) Jeg forstår etter dette de opprinnelige forarbeidene slik at det ikke er utelukket at verkstedopphold faller utenfor unntaket.
- (51) Når det så gjelder EU-rettslige kilder, kan jeg ikke se at det foreligger rettspraksis etter direktivet som gir noen uttrykkelig avklaring av om verkstedopphold er omfattet av «use of vehicles». Etter mitt syn gir imidlertid premissene i Línea Directa-dommen noen sentrale utgangspunkter også i denne sammenheng.
- (52) Det heter i avsnitt 42 i dommen at et kjøretøy anvendes i overensstemmelse med dets bruk som transportmiddel også når det er parkert mellom to kjøreturer. Det går videre fram av avsnitt 44 at dette også gjelder for parkeringen som i det konkrete tilfellet hadde vart i over 24 timer, da parkering fram til neste kjøretur forutsetter at kjøretøyet noen ganger står stille i lengre tid. En slik tolkning er ifølge avsnitt 46 i overensstemmelse med formålet om å beskytte ofrene for uhell forvoldt av motorvogner.
- (53) Det er etter mitt syn nærliggende å se verkstedopphold som et ordinært ledd i bruken av motorvogn som transportmiddel – «use of vehicles». Dette gjelder både der verkstedoppholdet skyldes behov for vedlikehold eller reparasjon av motorvognen som transportmiddel, og der dette er obligatorisk som ledd i såkalt EU-kontroll.
- (54) Også formålet om å beskytte ofrene ved uhell som skyldes motorvogn, taler for at verkstedopphold er omfattet. Slike opphold vil normalt omfatte faktisk bruk av motorvognen som kan medføre uhell – kjøring inn og ut av verkstedhallen, testkjøring mv. Jeg finner det ikke tvilsomt at slike situasjoner vil være dekket av begrepet «use of vehicles». Det samme gjelder uhell som skjer i forbindelse med undersøkelse og reparasjon, og som også vil kunne skyldes typisk farlige egenskaper ved motorvogner.
- (55) Dersom uhellet kan knyttes til et underliggende erstatningsansvar, krever direktivet at skaden er dekket av ansvarsforsikring. Jeg kan ikke se at dekning under bilansvaret i et slikt tilfelle kan knyttes til om motorvognen er «forsvarleg» bortsatt; selve bortsettelsen på verksted vil kunne være forsvarlig også om det skjer et uhell under verkstedoppholdet som skyldes uaktsomhet. For å unngå brudd på direktivet i slike tilfeller må derfor unntaket i § 2 bokstav b forstås slik at motorvognen ikke er «fråsegsett» alene av den grunn at den er satt på verksted.
- (56) Når motorvognen ikke kjøres eller repareres, vil den stå parkert innenfor eller utenfor verkstedbygningen. Jeg kan ikke se at det er grunn til å bedømme slik parkering annerledes enn parkering ellers, altså slik som i den norske carport-dommen og i Línea Directa-dommen.

- (57) Riktignok vil en avlåst verkstedbygning neppe kunne regnes som et sted allmennheten kan ferdes, men som det følger av carport-dommen, må vilkårene i § 2 bokstav b vurderes samlet, jf. avsnitt 57. Det sentrale kriteriet ved verkstedopphold vil være om motorvognen er «fråsegsett», tolket i samsvar med direktivets begrep «use of vehicles».
- (58) Slik jeg ser det, vil derfor ordinære verkstedopphold falle utenfor unntaket i § 2 bokstav b, og om oppholdet er langvarig.

### ***Konkret vurdering***

- (59) Motorsykkelen i saken her ble på ordinært vis plassert på verksted fordi eieren hadde problemer med å starte den. I tillegg var det et ønske om å undersøke clutch og brems. Den ble satt på verksted en lørdag, og var planlagt ferdigstilt for henting og videre bruk uken etter. Motorsykkelen hadde vært forholdsvis lite i bruk i tiden før verkstedoppholdet, men ikke i mindre omfang enn hva som ofte er tilfelle. Det kan derfor ikke legges til grunn at motorsykkelen var tatt ut av bruk. Verkstedoppholdet var et naturlig ledd i planlagt fortsatt bruk av motorsykkelen som transportmiddel. Jeg er derfor kommet til at unntaket i bilansvarslova § 2 bokstav b ikke kommer til anvendelse.

### ***Konklusjon og sakskostnader***

- (60) Lagmannsrettens rettsanvendelse er etter dette riktig, og anken skal forkastes.
- (61) Bergen MC-Center har krevd dekket 315 500 kroner eksklusiv merverdiavgift i sakskostnader. Fremtind har krevd dekket 304 725 kroner, med tillegg av merverdiavgift, til sammen 380 343. Kravene er hver for seg rimelige i en sak av denne karakter. De framstår noe høye når det tas hensyn til at det er de samme rettslige spørsmålene som gjelder for de to ankemotpartene, og den muligheten det gir for å samordne forberedelse og gjennomføring av saken, jf. Rt-2011-1089 avsnitt 67. Jeg er likevel under noe tvil kommet til at det ikke er grunnlag for å redusere kravene. Kravene tas derfor til følge, jf. tvisteloven § 20-2 første ledd og § 20-5 første ledd.
- (62) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til Bergen MC-Center AS 315 500 – trehundreogfemtentusenfemhundre – kroner innen to uker fra forkynnelsen av denne dom.
3. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til Fremtind Forsikring AS 380 343 – trehundreogåttitusenrehundreogførtitre – kroner innen to uker fra forkynnelsen av denne dom.

- (63) Dommer **Østensen Berglund:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (64) Dommer **Thy Ness:** Likeså.
- (65) Dommer **Lund:** Likeså.
- (66) Dommer **Falkanger:** Likeså.
- (67) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til Bergen MC-Center AS 315 500 – trehundreogfemtentusenfemhundre – kroner innen to uker fra forkynnelsen av denne dom.
3. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til Fremtind Forsikring AS 380 343 – trehundreogåttitusen trehundreogførtitre – kroner innen to uker fra forkynnelsen av denne dom.