



BORGARTING LAGMANNSRETT

DOM

Avsagt: 18.11.2019

Saksnr.: 18-168981ASD-BORG/03

Dommere:

Lagdommer
Lagdommer
Ekstraordinær
lagdommer

Petter Ringnes
Øystein Hermansen
Anne Lise Rønneberg

Ankende part	Gjensidige Forsikring ASA	Advokat Mildrid Felland
Ankemotpart	Klp Skadeforsikring AS	Advokat Vidar Kaurin Endal

Saken gjelder regresskrav mellom to forsikringsselskaper etter brannskade på to bolighus som følge av brann i en personbil. Det omtvistete spørsmålet er om skadene på bolighusene faller inn under dekningsområdet til bilansvarsloven.

Sakens bakgrunn

Om sakens bakgrunn gjengis fra Oslo tingretts dom side 2:

Den 26. januar 2015 begynte det å brenne i en personbil som stod inne i en overbygget carport mellom to boliger Mauseveien 87 i Brumunddal. Brannen spredte seg og to av boligene på eiendommen ble brannskadet som følge av brannen. Den ene boligen - bolig D - ble totalskadet, mens den andre – bolig C – fikk sotskader. Eiendommen var eid av Ringsaker kommune. På tidspunktet for brannen var den leid ut som kommunale boliger. Eiendommen var forsikret hos KLP Skadeforsikring AS, som utbetalte forsikringsoppgjør til kommunen som erstatning for tapet som følge av brannen. Bilen som begynte å brenne var ansvarsforsikret hos Gjensidige Forsikring ASA.

Politiets etterforskning avdekket at brannen skyldtes en teknisk svikt ved bilen. Kripos konkluderte med at arnestedet for brannen etter all sannsynlighet var foran ved venstre framhjul. Det var før brannen påvist en bulk på venstre forskjerm i forkant av hjulet, samt en bulk i chassiset på innsiden av skjermen. Kripos sin undersøkelse avdekket kortslutningsspor og lysbuespor på ledningsnettet og chassiset ved venstre forskjerm. Kripos har vurdert det slik at den mest sannsynlige brannårsaken er sporene på ledningsnettet.

KLP Skadeforsikring AS fremmet krav om regress pålydende kr 4 696 681,30 mot Gjensidige Forsikring ASA den 1. mars 2016. Gjensidige Forsikring ASA avviste kravet under henvisning til bilansvarsloven § 4, jf. § 2 første ledd bokstav b. Saken ble behandlet i Oslo forlikråd, men ble innstilt. KLP Skadeforsikring AS innga deretter stevning til Oslo tingrett 3. mai 2018. Gjensidige Forsikring ASA sendte tilsvaer 28. mai 2018.

Oslo tingrett avsa 3. oktober 2018 dom med slik domsslutning:

1. Gjensidige Forsikring ASA plikter innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse å betale kr 4 696 681,39 – firemillionersekshundreogtittisekstusensekshundreogåttienkronerogtrettiniøre - 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.

For nærmere detaljer vedrørende saksforholdet vises til tingrettens dom og lagmannsrettens bemerkninger nedenfor.

Gjensidige Forsikring ASA har anket dommen til Borgarting lagmannsrett. Ankeforhandling er holdt 31. oktober 2019 i Borgarting lagmannsretts hus. Partene var representert ved sine prosessfullmektiger. Det ble ikke avhørt vitner. Om bevisføringen for øvrig vises til rettsboken.

Den ankende part, Gjensidige Forsikring ASA, har i hovedtrekk anført:

Det bestrides ikke at skaden er gjort av en motorvogn og derfor i utgangspunktet faller inn under det objektive erstatningsansvaret i bilansvarsloven § 4. Det bestrides heller ikke at KLP Skadeforsikring AS kan kreve regress dersom retten skulle komme til at bilansvarsloven kommer til anvendelse. Det anføres imidlertid at unntaket fra bilansvarslovens anvendelsesområde i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b kommer til anvendelse i saken. Det foreligger derfor ikke ansvarsgrunnlag etter bilansvarsloven, og følgelig heller ikke noe grunnlag for noe regresskrav.

Etter bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b kommer loven ikke til anvendelse der skaden «er gjort medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Vilkårene i unntaket er oppfylt i denne saken.

Bilen var i dette tilfellet «fråsegsatt» da brannen oppsto. Bilen var parkert i boligens carport og det var gått mer enn et døgn fra bilen sist ble brukt til brannen startet.

Bortsettingen av bilen var også «forsvarleg». Det var forsvarlig å parkere bilen i carporten selv om den hadde en bulk og det hadde vært problemer med defekte kjøreløys på bilen. En vanlig bulk øker normalt ikke faren for brann og bilens løsing med ledninger under der bulken var oppstått er uvanlig og skjult for bileieren.

Bilen var videre bortsatt «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Bilen var parkert i en overbygget carport mellom to boliger. Det var ingen normal ferdsel gjennom carporten. Carporten endte ut i den private hagen til de to boligene. Området var svært privat, og det var ikke naturlig for andre enn de som brukte carporten å ferdes der. At kommunen hadde åpnet for at de to andre kommunale naboboligene kunne bruke carporten, medfører ikke at carporten var åpen for alminnelig ferdsel.

Det er ikke grunnlag for å tolke unntaket i § 2 første ledd bokstav b innskrenkende, slik at unntaket ikke får anvendelse der brannen skyldes teknisk svikt ved bilen. Lovens ordlyd taler klart imot en slik innskrenkende fortolkning. Lovens forarbeider støtter heller ikke opp under en slik tolkning. Lagmannsrettens vurdering i LB-2016-193402 er ikke riktig, og Finansklagenemnda har i flere avgjørelser tatt avstand fra denne dommen. Rettstekniske hensyn taler også mot en slik innskrenkende fortolkning. Ved en slik tolkning blir det lite igjen av unntaket i § 2 første ledd bokstav b. Bilansvar i slike situasjoner harmonerer også

dårlig med reglene om forsikringsplikt. Tanken med det vide bilansvaret var å dekke tap som ikke ellers var dekket av forsikring.

EØS-retten kan heller ikke føre til noe annet resultat. Justis- og beredskapsdepartementets vurdering er at bestemmelsen i § 2 første ledd bokstav b ikke er i strid med EØS-retten, jf. Prop. 137 L (2018-2019) Endringer i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.). Uansett må § 2 første ledd bokstav b følges da det er en lovgiversak å bringe loven i overenstemmelse med EØS-retten, jf. Rt-2000-1811.

Dersom lagmannsretten skulle komme til at det foreligger ansvarsgrunnlag etter bilansvarsloven, er det enighet mellom partene om størrelsen på det økonomiske tapet. Det bestrides heller ikke at det foreligger årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlaget og tapet.

Det er nedlagt slik påstand:

1. Gjensidige Forsikring ASA frifinnes.
2. Gjensidige Forsikring ASA tilkjennes sakens omkostninger for ting- og lagmannsretten.

Ankemotparten, KLP Skadeforsikring AS, har i hovedtrekk anført:

Tingrettens resultat er korrekt.

Gjensidige Forsikring ASA er erstatningsansvarlig etter bilansvarsloven § 4 idet skadene ble «gjort» av bilen. Bilansvaret omfatter ansvar for teknisk svikt.

Unntaket for bilansvarslovens anvendelsesområde i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b kommer ikke til anvendelse i denne saken. Unntaket skal tolkes snevert og de kumulative vilkårene i unntaksbestemmelsen er ikke oppfylt. For at unntaksbestemmelsen skal komme til anvendelse kreves at skaden skjedde «medan» bilen er «forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast».

Skaden skjedde ikke «medan» bilen var parkert. Årsaksrekken startet i trafikken flere dager før selve parkeringen. Det er tale om en trafikal skade, en bulk, som videreutviklet seg til en brannskade som følge av teknisk svikt i bilens ledninger under skadestedet.

Bilen var heller ikke «fråsegsett» i lovens forstand. Begrepet «fråsegsett» betyr noe annet enn parkering, og tar sikte på en form for hensetting av bilen av mer varig karakter. Lovens ordlyd taler derfor for at det må kreves noe mer enn alminnelig parkering mellom regelmessig bruk av bilen. Det samme følger av lovens forarbeider.

Motorvognansvarskomiteens innstilling i NUT 1957:1 var at unntaket skulle gjelde for biler som var «satt ut av bruk», det vil si bortsatt for ikke-bruk på lukkede områder.

Bortsettingen var uansett ikke «forsvarleg» i lovens forstand. Dette forutsetter at bilens farlige egenskaper nøytraliseres så langt det praktisk er mulig, for eksempel ved å koble fra batteriet om man ikke skal bruke bilen. Forsvarlighetskriteriet beror på hva som skal skje med bilen og hvilken risiko den medfører for omgivelsene. Det må derfor foretas rimelige sikkerhetstiltak. I dette tilfellet var eieren av bilen kjent med at bilen nylig var bulket foran på venstre forskjerm og at det var problemer med defekte kjøreløys. Det var da ikke forsvarlig å parkere bilen i carporten uten å koble fra batteriet.

Bilen var heller ikke plassert «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast». Åpent for alminnelig ferdsel er en motsetning til lukket privat område. Lovens forarbeider viser at det man tok sikte på var ferdselsstengte områder, typisk lukkede private parkeringsanlegg eller garasjer eller lignende. Det åpnes imidlertid for at innkjørsler og gårdstun i tilknytning til vei er å anse som steder hvor allmennheten kan ferdes. I dette tilfellet er det tale om en delt gårdsplass mellom fire kommunale boliger. Carporten var delt og kunne brukes av alle de fire boligene. Det var også en viss ferdsel av myke trafikanter på stedet, da beboerne i de fire boligene og deres gjester brukte området.

Unntaket omfatter uansett ikke ansvar for teknisk svikt. Det vises til lagmannsrettens vurdering i LB-2016-193402 og tingrettens vurdering i denne sak som tiltres. Forarbeidene det er vist til i nevnte rettspraksis taler for at unntaksbestemmelsen i § 2 første ledd bokstav b må tolkes innskrenkende når skaden skyldes teknisk svikt ved bilen. Juridisk teori og reelle hensyn støtter også en slik tolkning.

Bilansvarsloven, især § 4, gjennomfører dessuten Norges forpliktelser etter EØS-avtalen hva gjelder konsolidert motorvognforsikringsdirektiv 2009/103/EF artikkel 3, jf. EØS-avtalen artikkel 7 jf. EØS-komiteens vedtak 117/2011. Skadene i foreliggende sak ble gjort ved «bruk» («use») av bilen, jf. direktivets artikkel 3. I henhold til presumsjonsprinsippet skal bilansvarsloven, forutsettes å samsvare med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen. Prinsippet innebærer at domstolen skal benytte alle anerkjente tolkningsprinsipper for tolkning og rettsanvendelse for å unngå motstrid med direktivet. Unntaket i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b kan og skal derfor tolkes slik at motstrid unngås. Dersom unntaket får anvendelse i denne sak, vil dette klart stå i motstrid med direktivets artikkel 3 slik denne er tolket av EU-domstolen.

Som følge av at bilansvarsloven § 4 gjennomfører direktivets artikkel 3 skal den i tilfelle konflikt gå foran andre bestemmelser som regulerer samme forhold, herunder bilansvarsloven § 2, jf. lex posterior prinsippet og EØS-loven § 2. Saken her stiller seg annerledes enn Rt-2000-1811.

Det er nedlagt slik påstand:

1. Anken forkastes.
2. Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å betale KLP Skadeforsikring AS sine sakskostnader for lagmannsretten.

Lagmannsrettens syn på saken

Lagmannsretten er kommet til at anken må forkastes.

Partene er i det alt vesentlige enige om det faktiske hendelsesforløp og i at brannen som spredte seg til de to bolighusene i Mauseveien 87 i Brumunddal ble forårsaket av en teknisk svikt ved bilen som sto parkert i carporten. Partene er videre enige om at brannskadene i utgangspunktet omfattes av det objektive erstatningsansvaret i bilansvarsloven § 4. Av bilansvarsloven § 4 første punktum følger at skadelidte har krav på erstatning fra trafikkforsikringselskapet for skade som gjøres av motorvogn, selv om det ikke er utvist skyld. Det er heller ingen uenighet om at KLP Skadeforsikring AS – som har utbetalt erstatning til boligeieren etter boligforsikringen – kan gjøre regresskrav gjeldende mot Gjensidige Forsikring ASA – hvor bilen var forsikret – forutsatt at skadene ikke faller utenfor bilansvarslovens dekningsområde.

Spørsmålet i saken blir etter dette om skaden er omfattet av unntaksbestemmelsen for lovens anvendelsesområde i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b, som lyder:

Reglane i lova gjeld ikkje tilfelle då skaden

[...]

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

[...]

Unntaksbestemmelsen inneholder flere kumulative vilkår. Den inneholder for det første en stedlig avgrensning ved at bilen må befinne seg på et sted som ikke er åpent for alminnelig ferdsel, jf. «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta ferdast». Videre stiller bestemmelsen krav om motorvognen skal være forsvarlig bortsatt, jf. «forsvarleg fråsegsett». Endelig er det krav om at skaden må være gjort mens bilen var forsvarlig bortsatt på et slik sted, jf. «medan».

Partene er i uenige om disse vilkårene er oppfylt. Gjensidige Forsikring ASA gjør gjeldende at alle de kumulative vilkårene i bestemmelsen er oppfylt, mens KLP Skadeforsikring AS anfører at ingen av vilkårene er til stede. Det er videre uenighet om

unntaksbestemmelsen i § 2 første ledd bokstav må tolkes innskrenkende slik at den uansett ikke kommer til anvendelse i tilfeller der skaden skyldes teknisk svikt ved bilen. KLP Skadeforsikring AS anfører også at bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b ved eventuell motstrid med bilansvarsloven § 4 må vike etter lex posterior prinsippet og lovbestemt forrang, jf. EØS-loven § 2

Lagmannsretten bemerker at bilansvarslovens dekningsområde er vidt og er ment å dekke alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte. Overordnet om bilansvaret bemerket Motorvognansvarskomiteen av 1951, som la frem sin innstilling i NUT 1957:1, følgende om bilansvaret i sin innstilling side 58:

Når man skal avgrense trafikksforsikringens dekningsområde, må man ha for øye at en snever grense kan være i strid ikke bare med det utsatte publikums interesser, men også i motorvognfolkets interesse i sikring mot det personlige ansvar som følger av alminnelige erstatningsregler. Stort sett bør dekningsområdet 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.

Ved bedømmelsen av om en skade er voldt av motorvogn, vil det være et vegledende synspunkt om skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelighet, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig.

Det er særlig motorvognens typiske faremomenter som er begrunnelsen for det vide objektive ansvaret, og unntaksbestemmelsen i § 2 første ledd bokstav b må også tolkes i lys av dette.

I Motorvognansvarskomiteens forslag til bilansvarslov var det i § 5 tatt inn en egen bestemmelse om parkerte biler. Den alminnelige parkeringsregel som ble foreslått i § 5 nr. 1 gikk ut på at skader som en motorvogn voldt mens den sto stille og uten at skaden skjedde i tilknytning til vognens stansing eller igangsetting, ikke kunne kreves erstattet med mindre skaden skyldtes slike feil ved motorvognen eller dens behandling som var beskrevet i forslaget § 4 nr. 1 bokstav a-c. Et av forholdene som skulle gi grunnlag for ansvar for parkerte biler var «mangel eller svikt ved vognen», jf. forslaget § 4 nr. 1 bokstav b. I § 5 nr. 2 var det videre foreslått en bestemmelse om at motorvognansvaret ikke skulle omfatte skade som voldes mens motorvognen på forsvarlig vis var satt ut av bruk på et sted som ikke var åpent for alminnelig ferdsel. I NUT 1957: 1 side 66 uttales blant annet følgende om bestemmelsen som var foreslått i § 5 nr. 2:

Unntaksregelen 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. I slike tilfelle vil oppståtte skader være trafikksforsikringen utedkommende, såfremt ikke skaden voldes i tilslutning til innkjørsel, utkjørsel, prøvekjøring eller liknende - eller ved at vognen på hvilken som helst måte kommer i rullende eller skliende bevegelse. Derimot omfatter parkeringsansvaret etter utkastets

§ 5 skader som inntreffer endog på lukket område under mer kortvarig hensetting som ledd i vognens bruk, t.d. mens passasjerer oppholder seg i en parkert buss. Videre omfatter det skader som inntreffer på et ferdselåpent sted, f.eks. en åpen parkeringsplass, uansett om vognen er satt helt ut av bruk.

Departementet kom til at det ikke var behov for å lovfeste noen særregel for parkert motorvogn. I stedet foreslo departementet i Ot. prp. nr. 24 (1959-1960) den begrensningen i lovens anvendelsesområde som i dag finnes i bilansvarsloven § 2. Til § 2 første ledd bokstav b uttales følgende i proposisjonen på side 40:

Bokstav b svarer til komitéutkastets § 5 nr. 2 første punktum. Med «sted som er åpent for alminnelig ferdsel» menes ethvert område som er åpent for alminnelig trafikk, selv om stedet er i privat eie og/eller adgangen er betinget av betaling. Uttrykket omfatter såleis bl.a. parkeringsplasser, åpne innkjørsler, offentlige eller private (åpne) bomveger eller bruer, bilferjer m.v.

[...]

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 parkeringsdefinisjon. 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.

Departementet uttaler videre på side 44:

Komiteen har som § 5 foreslått en særskilt bestemmelse om at erstatning for skade voldt av parkert motorvogn bare kan kreves når skaden skyldes en feil eller svikt som omhandlet i komitéutkastets sammenstøtregel.

Departementet er enig i at en slik regel i og for seg kan være rimelig, men er (i samråd med departementene i de andre nordiske land) blitt stående ved at de praktiske behov for et unntak fra den helt objektive erstatningsplikt neppe er så sterke at de nødvendiggjør en særregel for vanlig parkering (på sted som er åpent for alminnelig ferdsel).

For det første vil det alltid være lovens vilkår for erstatningsplikt at skaden er «voldt» av motorkjøretøyet. Selv om et parkert kjøretøy etter betingelseslæren blir årsak i logisk forstand til en skade, vil det i mange tilfelle falle unaturlig å tale om skadevolding i lovens forstand, dersom skaden verken kan tilskrives noe aktivt forhold på kjøretøyets side eller noen feil, svikt eller uregelmessighet ved kjøretøyet eller dettes anbringelse eller behandling.

Lagmannsretten går nå over til å vurdere om unntaket i § 2 første ledd bokstav b kommer til anvendelse i denne sak.

Etter lagmannsrettens vurdering er det ikke tvilsomt at «skaden» er gjort «medan» bilen sto parkert i carporten. «Skaden» i dette tilfelle er brannskadene på boligene. Brannen som begynte i bilen og spredte seg til bygningene oppsto mer enn 24 timer etter at bilen sist ble kjørt og mens bilen sto stille uten motor eller tenning på. Selv om det er sannsynlig at skadene på bilens ledninger, som senere førte til at brannen oppsto, skjedde ved en tidligere anledning hvor bilen ble bulket finner lagmannsretten det klart at «skaden» ikke skjedde da bilen bulket. «Skaden» er som nevnt brannskaden, og ikke bulken på bilen eller skadene på bilens ledninger, og brannen oppsto ikke på det tidligere tidspunkt da bilen fikk en bulk.

Det neste spørsmål er om bilen befant seg på et sted som er åpent for alminnelig ferdsel. Sagt på en annen måte er spørsmålet om bilen var plassert på et ferdselsåpent eller ferdselslukket sted.

Om dette uttales følgende i tingrettens dom side 7-8:

Lovens ordlyd tilsier at det må være tale om et ferdselslukket område, uten at det kan oppstilles et krav om fysiske avsperringer. Formuleringen «der ålmenta kan ferdast» kan etter rettens syn ikke forstås slik at det er tilstrekkelig at allmennheten teoretisk har mulighet til å ferdes i området. Det må også kreves en viss faktisk ferdsel, jf. også Askeland kommentarer til bilansvarsloven, Gyldendal rettsdata note 20.

Forarbeidene legger opp til en forholdsvis romslig anvendelse av begrepet, hvor det avgjørende er om området er åpent for alminnelig trafikk. Departementet nevner både parkeringsplasser, åpne innkjørsler, offentlige eller private (åpne) bomveger eller bruer, bilferjer mv., uavhengig av om de er i privat eller offentlig eie, som eksempler på ferdselsåpne områder, jf. Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) s. 40. I juridisk teori er det lagt til grunn at begrepet allmenn ferdsel ikke er begrenset til ferdsel med motorvogn. Askeland skriver i lovkommentaren, Gyldendal rettsdata note 20:

«Om ei motorvogn gjer skade ein stad der det elles sjeldan køyrer motorvogner, men der det er relativt stor ferdsle av syklistar og fotgjengarar o.l., bør vel ikkje skadelidne ha svakare vern enn han hadde hatt om ferdsla også av motorvogner hadde vore større.»

Partene er enige om bilens faktiske parkering da brannen startet. Bilen stod parkert i en overbygget carport mellom bolig C og D, som ble skadet i brannen. Boligene og carporten lå i enden av en blindvei, som var en stikkvei til venstre for hovedinnkjørselen som ledet til alle eiendommene. Det var ingen fysiske avsperringer foran carporten, og den var forbeholdt beboerne i hus C og D eller deres gjester.

Retten har kommet til at bilen stod parkert på et sted som ikke var åpent for ferdsel for allmennheten, med andre ord «utanfor stad der ålmenta ferdast». Retten har lagt vekt på at det var snakk om en privat carport som tilhørte kommunen, og som utelukkende var ment for beboerne i bolig C og D, eller deres gjester. Retten er enig med Gjensidige Forsikring ASA at det er unaturlig for andre trafikanter å ferdes i området, særlig siden det på baksiden av og ved siden av carporten var en privat hage. Carporten lå i forlengelsen av denne. I Engstrøm m.fl., Bilansvaret, 2.utgave er det lagt til grunn at private hager må regnes som et ferdselsstengt område. Retten viser også til at carporten lå helt inntil inngangspartiene og private boder som tilhørte husene. Sett hen til carportens beliggenhet er retten uenig med KLP Skadeforsikring AS at andre enn de som bodde på eiendommen, eller deres gjester, naturlig ville ferdes inne i carporten, eksempelvis i forbindelse med sykkelparkering. Retten kan ikke se at det ikke naturlig å sammenlikne carporten som en «åpen innkjørsel», som er det ene eksempelet forarbeidene nevner. Oversiktsbildet over eiendommen viser dessuten at det var en naturlig snu- og parkeringsplass i enden av innkjørselen og på gresset foran hus A og B, før man kom til stikkveien hvor den aktuelle carporten lå. Etter rettens syn var andre trafikanter – «ålmenta» –mer naturlig var henvist til dette området. Det faktum at det var hyppig utskiftning av leietakere ettersom det var en kommunale boliger, eller at det ikke var skiltet at carporten var utilgjengelig for andre, endrer ikke rettens oppfatning.

KLP Skadeforsikring AS har anført at det ikke er grunn til å skille mellom gårdstunet og carporten, og at et slikt skille vil kunne lede til tilfeldige resultater sett fra skadelidtes ståsted, avhengig av om bilen var parkert innenfor eller utenfor carporten. KLP Skadeforsikring AS har også vist til at carporten var en naturlig forlengelse av gårdstunet, sml. RG-1990-1171, hvor en privat kai i enden av en privat vei ble ansett som et ferdselsåpent område.

Retten er til en viss grad enig i at hensynet til skadelidte og for så vidt også retts tekniske hensyn taler mot et skarpt skille mellom innenfor og utenfor carporten. Retten kan likevel ikke se at dette er utslagsgivende for subsumsjonen. Som vist til over bygger lovens forarbeider på at det avgjørende er om området var tilgjengelig for alminnelig trafikk. Selve carporten fremstår klart som et område som ikke var åpent for allmennheten. Det var ingen vei som ledet gjennom carporten. Overbygget dannet også et naturlig skille mellom gårdstun og carport. Retten kan av den grunn ikke se at uttalelsene i RG-1990-1171 er relevante i denne saken.

Retten mener etter dette at bilen befant seg «utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast» da skaden oppstod. Et av de kumulative vilkårene i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b er således innfridd.

Lagmannsretten er enig i tingrettens vurdering på dette punkt, og slutter seg i det alt vesentlige til tingrettens begrunnelse. Det tilføyes at opplysningene om at kommunen til tider også lot beboerne i de kommunale boligene i Mausestveien 87 A og B benytte seg av carporten ikke endrer lagmannsrettens vurdering. I carporten var det kun plass til en bil. Det var dermed ikke slik at alle de fire boligene brukte carporten til samme tid. At kommunen tidligere hadde latt beboere i A og B benytte carporten, eksempelvis fordi beboerne i C og D ikke hadde hatt bil, gjør etter lagmannsrettens syn ikke carporten til et ferdselsåpent sted.

Spørsmålet etter dette blir om bilen var «forsvarleg fråsegsett». Lagmannsretten behandler først spørsmålet om bilen var «fråsegsett» - det vil si bortsatt - i lovens forstand.

Gjensidige Forsikring ASA anfører at dette begrepet omfatter ordinær parkering etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring, mens KLP Skadeforsikring AS mener begrepet tar sikte på en form for hensetting av mer varig karakter og ikke omfatter alminnelig parkering mellom regelmessig bruk av bilen.

Etter lagmannsrettens vurdering taler lovens ordlyd for at det må kreves noe mer enn alminnelig parkering mellom regelmessig bruk av bilen. En naturlig forståelse av begrepet «bortsatt» trekker i retning av at det siktes til noe mer enn ordinær parkering.

Etter lagmannsrettens syn er det også holdepunkter i lovens forhistorie og forarbeider som taler for en slik tolkning. Det vises i denne sammenheng til at Motorvognansvarskomiteens forslag til § 5 nr. 2 – som var forløperen til bestemmelsen i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b – brukte begrepet «satt ut av bruk». Den naturlige forståelse av dette begrepet taler klart for at man siktet til noe mer enn ordinær parkering mellom regelmessig kjøring med bilen. Også eksemplifiseringen av bestemmelsens anvendelse i NUT 1957: 1 trekker i en slik retning. Det vises til uttalelsene på side 66 i innstillingen som gjengitt foran, hvor det fremgår at unntaksregelen tar særlig 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».

Videre er det ikke holdepunkter for at departementet ved å bytte ut begrepet «satt ut av bruk» med «forsvarlig bortsatt» tok sikte på å gjøre noen vesentlig realitetsendring. Det vises i denne sammenheng til uttalelsene referert foran på side 40 i Ot. prp. nr. 24 (1959-1960). Her uttaler departementet at «(u)ntakets omfang blir omtrent det samme som etter komitéforslaget, men løsrevet fra sammenheng med dettes parkeringsdefinisjon». Dersom departementet hadde ment å utvide anvendelsesområdet for unntaksbestemmelsen vesentlig i forhold til motorvognansvarskomiteens forslag til § 5 nr. 2, hadde det også vært naturlig at departementet hadde drøftet hvorvidt unntakene for teknisk svikt med videre, som motorvognansvarskomiteen hadde foreslått for den alminnelige parkeringsregelen i § 5 nr. 1, skulle gjelde for departementets forslag til § 2 første ledd bokstav b. Noen slik drøftelse foreligger imidlertid ikke i proposisjonen.

På den annen side er lovens forarbeider ikke entydige, og forarbeidene inneholder også uttalelser som trekker i retning av at man mente at unntaksbestemmelsen i § 2 første ledd bokstav b skulle få anvendelse på mer ordinær parkering. Det vises i denne sammenheng til departementets videre uttalelser på side 40 i proposisjonen som gjengitt foran. Her uttaler departementet at det «fortsatt ikke uten videre er nok at kjøretøyet er stanset, f.eks. for kortvarig opphold under av- eller påstigning». Det uttales videre at «(k)jøretøyet må

være «bortsatt», dvs. være parkert etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring» og at dette kan være tilfelle «selv om passasjerer oppholder seg i kjøretøyet mens det er hensatt, t.d. under rasting, hvil eller liknende». Disse uttalelsene trekker klart i retning av at ordinær parkering mellom regelmessig bruk av bilen skal omfattes av unntaket.

Tolkningen av begrepet «bortsatt» i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b har ikke vært gjenstand for behandling i Høyesterett. Etter det lagmannsretten er kjent med har spørsmålet heller ikke vært behandlet tidligere i lagmannsretten. I Borgarting lagmannsretts dom i LB-2016-193402 var partene enige om at bilen i utgangspunktet var «forsvarleg fråsegsett» og spørsmålet kom derfor ikke på spissen. I den saken kom imidlertid lagmannsretten til at bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b, på grunnlag av reglens formål, lovens forarbeider og reelle hensyn, måtte tolkes innskrenkende slik at bestemmelsen ikke fikk anvendelse dersom skaden under parkering skyldes teknisk svikt ved bilen.

Tingretten kom i foreliggende sak til at bilen var bortsatt i lovens forstand og la avgjørende vekt på uttalelsene i proposisjonen på side 40 om at bortsatt vil si «parkert etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring». I Oslo tingretts dom av 25. oktober 2017 (sak 17-053186TVI-OTIR/03) synes tingretten også å mene at mer ordinær parkering omfattes av unntaket. Tingretten uttaler her at «(d)et kreves, slik retten forstår lovens vilkår, ikke at bilen er satt bort for å lagres permanent, men det må kreves noe mer enn en kort stans». Det bemerkes at også denne dom for tiden er under ankebehandling i Borgarting lagmannsrett.

Lagmannsretten finner ikke tolkningsspørsmålet helt opplagt, og bemerker at man ved tolkningen også må ta Norges folkerettslige forpliktelser i betraktning. Det vises i denne sammenheng til det såkalte presumsjonsprinsippet som blant annet har kommet til uttrykk i Rt-2000-1811. Her uttaler førstvoterende på side 1826 blant annet følgende om dette prinsippet:

Selv om forordninger og direktiver ikke har direkte virkning i norsk rett, har de betydning som tolkningsmomenter i forhold til norske lovbestemmelser. For norsk lov følger dette av presumsjonsprinsippet, hvoretter norsk lov så vidt mulig skal tolkes i samsvar med våre folkerettslige forpliktelser. Innenfor EØS-retten gjelder prinsippet om direktivkonform fortolkning.

Det vises også til Henrik Bull, Lovkommentar til EØS-loven § 2, note 4, hvor det blant annet uttales:

I norsk rett er EØS-avtalens protokoll 35 søkt gjennomført gjennom EØSl. § 2. Det er bare nødvendig å gripe til bestemmelsen dersom man står overfor en konflikt som ikke på noen måte lar seg bortfortolke, f.eks. ved å tolke de aktuelle bestemmelsenes anvendelsesområde slik at noen egentlig konflikt ikke oppstår. I denne forbindelse

vises det til det alminnelige utgangspunkt om at norsk rett så vidt mulig bør tolkes slik at konflikt med Norges folkerettslige forpliktelser unngås, jf. Rt 1984 s. 1175, Rt 2000 s. 1811 (Finanger) og Torstein Eckhoff, Rettskildelære, 5. utg. ved Jan E. Helgesen, Oslo 2001, s. 299 flg.

Bilansvarsloven gjennomfører i norsk rett direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkjøretøy og kontroll med at forsikringsplikten blir overholdt («motorvognforsikringsdirektivet»). Dette direktivet er en konsolidering av de fem tidligere motorvognforsikringsdirektivene: Direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 90/232/EØF, 2000/26/EF og 2005/14/EF. Disse direktivene er gjennomført i norsk rett i bilansvarsloven og implementeringen av disse har medført at det har blitt gjort enkelte endringer i bilansvarsloven. Det har imidlertid ikke blitt ansett nødvendig å endre bilansvarsloven § 4 som gjennomfører direktivets ansvarsregel eller bilansvarsloven § 2. Det konsoliderte motorvognforsikringsdirektivet medførte ingen realitetsendringer i forhold til de tidligere direktivene og var en konsolidering av det eksisterende regelverk. Ettersom de tidligere direktivene var gjennomført i norsk rett, fant norske myndigheter derfor det ikke nødvendig med materielle endringer i de norske reglene som følge av vedtakelsen av det konsoliderte motorvognforsikringsdirektiv.

Nyere praksis fra EU-domstolen har imidlertid gjort det nødvendig å vurdere om noen av unntakene i bilansvarsloven § 2 går for langt. Det vises til Prop. 137 L (2018-2019) Endringer i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.) side 5 hvor følgende fremgår:

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

Om unntaket i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b uttaler departementet følgende på side 12 i proposisjonen:

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», vanskelig kan utgjere «use og vehicles» etter artikkel 3 første ledd i direktivet. Motorvogna vil då vere teken ut av bruk som motorvogn. (...) Departementet nemner elles at bilansvarslova må tolkast i lys av praksisen til EU-domstolen.

Etter lagmannsrettens vurdering trekker dette klart i retning av at begrepet forsvarlig bortsatt i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b skal tolkes slik at det ikke omfatter «use of vehicles» slik dette fortolkes av EU-domstolen. Etter at proposisjonen ble utarbeidet har

det kommet ytterligere rettspraksis fra EU-domstolen som avklarer rekkevidden av begrepet «use of vehicles». Av særlig interesse i denne sammenheng er avgjørelsen av 20. juni 2019 i sak C-100/18 («Linea Directa»).

Denne saken gjaldt et tilfelle hvor en bil hadde vært parkert i en privat garasje i en bygning. Bilen hadde begynt å brenne og dette hadde medført brannskader på bygningen. Brannen hadde oppstått i det elektriske anlegget i bilen. Spørsmålet var om denne situasjonen var omfattet av begrepet «use of vehicles» i motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3, til tross for at bilen ikke hadde vært flyttet på mer enn 24 timer før brannen oppsto. Dette spørsmål ble besvart bekreftende av EU-domstolen. I avgjørelsens avsnitt 41 til 44 uttales følgende om dette:

In those circumstances, it must be held that the parking and the period of immobilisation of the vehicle are natural and necessary steps which form an integral part of the use of that vehicle as a means of transport.

Thus, a vehicle is used in accordance with its function as means of transport when it moves but, in principle, also while it is parked between two journeys.

In the present case, it must be held that parking a vehicle in a private garage constitutes a use of that vehicle which is consistent with its function as mean of transport.

That conclusion is not affected by the fact that the vehicle was parked for more than 24 hours in that garage. Parking a vehicle presupposes that it remains stationary until its next trip, sometimes for a long period of time.

EU-domstolen oppsummerte sin vurdering slik:

The first paragraph of Article 3 of Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, must be interpreted as meaning that a situation such as that at issue in the main proceedings, in which a vehicle parked in a private garage of a building, used in accordance with its function as means of transport, has caught fire, giving rise to a fire which originated in the electrical circuit of that vehicle and caused damage to that building, even though that vehicle has not been moved for more than 24 hours before the fire occurred, falls within the concept of “use of vehicles” referred to in that provision.

Det følger av dette at alminnelig parkering av en bil mellom to kjøreturer er å anse som «use of vehicles» i henhold til motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3 selv om bilen har stått parkert i mer enn 24 timer. Dette taler klart for at slik parkering heller ikke skal anses som at bilen er bortsatt etter bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b.

Som det fremgår ovenfor har lagmannsretten ikke funnet tolkningsspørsmålet helt opplagt uavhengig av våre forpliktelser etter EØS-retten. Lagmannsretten finner det derfor etter anerkjente tolkningsprinsipper klart mulig å komme til et tolkningsresultat som ikke står i motstrid til det pålegg som direktivet inneholder. Dette i motsetning til hva flertallet fant var mulig ved den konkrete fortolkning av den aktuelle lovbestemmelse i Rt-2000-1811.

Etter en samlet vurdering finner lagmannsretten derfor at begrepet bortsatt i bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b skal tolkes slik at dette ikke omfatter situasjoner som anses som «use of vehicles» etter motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3 slik dette begrep er tolket av EU-domstolen. Lagmannsretten finner da at det ikke er noen motstrid mellom bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b og bilansvarsloven § 4 (som gjennomfører motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3).

I foreliggende sak var den aktuelle bilen regelmessig og nærmest daglig i bruk som kjøretøy. 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, noe mer enn 24 timer etter at bilen ble parkert. Lagmannsretten legger til grunn at bilen var tenkt brukt til kjøring igjen kort tid etter at brannen oppsto, da den som nevnt regelmessig og nærmest daglig var i bruk.

Lagmannsretten finner da, i samsvar med avgjørelsen i Linea Directa-saken, at den aktuelle parkeringen må anses som «use of vehicles» etter motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3. Etter lagmannsretten syn var bilen da heller ikke bortsatt i henhold til bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b. Lagmannsretten er derfor kommet til at unntaksbestemmelsen i § 2 første ledd bokstav b ikke kommer til anvendelse i denne sak, og at det dermed foreligger ansvarsgrunnlag for Gjensidige Forsikring ASA etter bilansvarsloven § 4.

Etter dette finner lagmannsretten det ikke nødvendig å ta stilling til om plasseringen av bilen i carporten var «forsvarlig». Det er heller ikke nødvendig for lagmannsretten å ta stilling til om bilansvarsloven § 2 første ledd bokstav b må tolkes innskrenkende slik at den uansett ikke får anvendelse i tilfeller hvor skaden skyldes teknisk svikt ved bilen.

Tingretten fastsatte regresskravet fra KLP Skadeforsikring AS mot Gjensidige Forsikring ASA til kr 4 696 681,39 med tillegg av forsinkelsesrente fra 31. mars 2016 og til betaling skjer. Det er enighet mellom partene om regresskravets størrelse og om at det foreligger årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlaget og det økonomiske tap. Det er heller ingen uenighet om kravet på forsinkelsesrenter. Det er følgelig ikke grunnlag for å gjøre endringer i tingrettens fastsettelse av kravet.

Etter dette forkastes anken.

Sakskostnader

KLP Skadeforsikring AS har vunnet saken og har etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første og annet ledd krav på å få erstattet sine fulle sakskostnader av Gjensidige Forsikring ASA.

Lagmannsretten har vurdert, men finner ikke at det foreligger tungtveiende grunner som gjør det rimelig å fravike hovedregelen i dette tilfelle, jf. tvisteloven § 20-2 tredje ledd.

KLP Skadeforsikring AS har fremlagt sakskostnadsoppgave hvor det totalt kreves dekket salær med kr 100 300 i sakskostnader for lagmannsretten. Det skal ikke tillegges merverdiavgift på salærkravet. Lagmannsretten finner at de krevde sakskostnader er rimelige og nødvendige, jf. tvisteloven § 20-5, og tilkjenner sakskostnader for lagmannsretten i samsvar med sakskostnadsoppgaven.

Ved vurderingen av tingrettens sakskostnadsavgjørelse skal lagmannsretten legge sitt resultat til grunn, jf. tvisteloven § 20-9 annet ledd. Tingretten ga KLP Skadeforsikring AS medhold og tilkjente selskapet fulle sakskostnader for tingretten. Lagmannsretten finner derfor ikke grunn til å gjøre endringer i tingrettens sakskostnadsavgjørelse. At tingrettens sakskostnadsavgjørelse blir stående fremkommer av lagmannsrettens domsslutning punkt 1 om at anken forkastes.

Dommen er enstemmig.

DOMSSLUTNING

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.

Petter Ringnes

Øystein Hermansen

Anne Lise Rønneberg

Dokument i samsvar med undertegnet original:
Cathrine Eide (Signert elektronisk)

