



Bilansvarsloven § 8

av Lise Jørgensen

*Liten masteroppgave i rettsvitenskap
ved Universitetet i Tromsø
Det juridiske fakultet
Våren 2008*

Innhold

1 Innledning.....	4
1.1 Introduksjon til tema	4
1.2 Behovet for avklaring.....	6
1.4 Avgrensning	8
1.5 Den videre fremstilling.	8
2. Oversikt	10
2.1 Bal § 8 – systematikk og oppbygging.....	10
2.2 Metodespørsmål.....	12
3. Bilansvarsloven § 8, første ledd.	17
3.1 Alternative ansvarsgrunnlag/feilkriterier	17
3.1.1 Bokstav c	17
3.1.2 Bokstav b.....	22
3.1.3 Bokstav a	25
3.2 Tilleggsvilkår	28
3.2.1 "motorvogn"	29
3.2.2 "gjer"	30
3.2.3 "kjem av"	32
4. Bilansvarsloven § 8, andre ledd.....	36
4.1 Det dobbeltsporede system.	36
4.2 Sammenheng med første ledd	37
4.3 Momenter ved vurderingen	39
4.3.1 Det dominerende trekk ved hendelsesforløpet	40
4.3.2 Graden av uaktsomhet.....	41
4.3.3 Betydningen av hvilken trafikkregel som er brutt	43
4.3.4 Uaktsomhet bare på den ene siden.....	45
4.3.5 "Tilhøva elles"	48
4.3.6 Betydningen av skadelidtes medvirkning til omfanget av egen personskade	50

4.4 Rettsvirkning.....	54
4.4.1 Fordelingen av erstatningsansvaret.....	55
4.4.2 Fullt ansvar på den ene motorvognen.....	56
4.4.3 Skade på person og gods "i" vognen	56
4.4.4 Ansvarsdeling mellom motorvognene.....	57
4.5 Oppsummering og refleksjon	59
5. Kildehenvisning	62

1 Innledning

1.1 Introduksjon til tema

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarsloven eller bal) gjelder erstatningsansvar for skade som påføres av motorvogn, jf bal § 1. Frem til 1961 var erstatningsansvaret regulert i Motorvognloven fra 1926, som i stor grad bygde på alminnelig erstatningsrettslige regler. Bilansvarsloven bygger videre på det ansvar som var regulert i motorvognloven. Skade på annen motorvogn var imidlertid uttrykkelig unntatt, og bygde derfor på ulovfestede regler, jf motorvognloven 1926 § 30 fjerde ledd. Ved tolkning av loven vil således alminnelige erstatningsrettslige prinsipper ha betydning.

I norsk rett oppstilles det tre kumulative vilkår for erstatning; ansvarsgrunnlag, økonomisk tap og årsakssammenheng mellom disse. Ansvarsgrunnlaget for skade påført av motorvogn er objektivt, jf bal § 4. Dette gjelder imidlertid ikke for skade som påføres en motorvogn eller skinnegangsvogn som følge av sammenstøt med en annen motorvogn.

Erstatningsbetingende ansvar foreligger kun dersom vilkårene i bal § 8, første ledd er oppfylt. Det følger av bestemmelsen at den skadevoldende motorvogn må oppfylle minst ett av følgende tre vilkår;

- "a) at eigaren, brukaren eller køyraren eller nokon annan som var med i vogna, ikkje bar seg forsvarleg åt, eller*
- b) at vogna ikkje var i orden eller svikta, eller*
- c) at vogna elles vart køyrd, fråsegsette eller handsama slik at ho kom i strid med gjeldande trafikkreglar. "*

Ved sammenstøt mellom to motorvogner som begge oppfyller minst ett av vilkårene i bal § 8, første ledd, kan erstatningsansvaret deles mellom partene etter en nærmere vurdering, jf bal § 8, andre ledd. Ved vurderingen av hvordan ansvaret eventuelt skal fordeles følger det av ordlyden at det skal legges vekt på adferden på begge sider og forholdene for øvrig.

Hvilke momenter som skal tas med i vurderingen, og vektleggingen av disse fremgår ikke av ordlyden og er ikke i større grad redegjort for i forarbeidene til loven.

Motorvognansvarskomiteen¹ uttalte at ”bedømmelsen overlates fullt ut til domstolenes frie skjønn”, de så det ikke nødvendig å binde domstolen til noen bestemt bedømmelse ved konkrete anvisninger i lovteksten. Komiteen la derfor ansvaret for den videre utvikling av regelen til domstolene.

Rettspraksis på området er imidlertid svært begrenset. De aller fleste sakene blir avgjort ved avtale mellom forsikringsselskapene. ”Avtale om regulering av kaskoskader i motorvogn og deltakelse i Regressutvalget” (forkortet regressavtalen) er en avtale opprettet mellom selskapene for å få en forenklet og kostnadseffektiv saksbehandling.² Den er bindende for selskapene så langt typetilfellet lar seg løse i henhold til avtalen. Ved uenighet mellom selskapene bringes tvisten inn for et eget utvalg, Tremannsutvalget, som treffer en avgjørelse på grunnlag av skriftlig dokumentasjon fra selskapene. Ved uklarheter rundt faktum kan saken kreves avgjort ved voldgiftsdom. Avgjørelser fra Tremannsutvalget og ved voldgiftsdomstol er ikke offentlig.

Ved klage fra en av de private parter kan saken behandles ved Forsikringsklagekontoret (kontoret), eventuelt med uttalelse fra Forsikringsklagenemnda (nemnda). Kontoret har imidlertid ingen avgjørelsesmyndighet, og deres konklusjoner er ikke offentliggjort. Uttalelse fra nemnda offentliggjøres, men er ikke bindende for partene.³ Ansvarsspørsmålet i forbindelse med kollisjonssaker er unntatt fra behandling ved nemnda, jf Avtalen om Forsikringsklagekontoret og Forsikringsklagenemnda § 5, jf § 10.⁴

Avgjørelser fra de alminnelige domstoler viser seg etter dette å være det eneste offentlig tilgjengelige grunnlag for gransking av hvilke momenter som er relevante ved vurderingen av ansvarsdeling.

¹ NUT-1957-1

² Plogvoll, *Regressavtalen*, side 14 følgende

³ Selskapet må imidlertid varsle kontoret dersom uttalelsen vil bli fraveket ved erstatningsoppgjøret. Dersom slik varsel ikke er mottatt innen 45 dager etter uttalelsen er sendt fra kontoret, er selskapet bundet av avtalen. Se Forsikringsklagekontorets hjemmeside; www.fkk.no/dllvis5.asp?id=1588 (sist sjekket 01.05.2009)

⁴ Ved e-post korrespondanse med Mette Skolmli, advokat og leder avdeling skade ved kontoret, får jeg opplyst at dette skyldes at denne typen saker har et stort omfang i antall, og kan behandles i Trafikkansvarsutvalget.

1.2 Behovet for avklaring

Bruk av motorvogner i dagens samfunn medfører en stor risiko for tingsskader og personskader. Faregraden ved bruk av motorvogn er stor, særlig på grunn av deres fart og tyngde. Dette fører til at omfanget av trafikkulykker er stort, og medfører store økonomiske utgifter hvert år. En statistisk undersøkelse foretatt av Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH)⁵ anslår at forsikringsselskapene utbetalte erstatninger i overkant av 7 milliarder kroner i forbindelse med veitrafikkulykke bare i 2007. I følge statistisk sentralbyrå (SSB) var det registrert nærmere 3,3 millioner motorkjøretøy i Norge ved utgangen av 2007.⁶ I undersøkelsen fra FNH fremgår det at antall registrerte materielle skader i forbindelse med veitrafikkulykker samme år var 341 503. I tillegg kommer trafikkulykker hvor skaden ikke meldes til forsikringsselskapet. Dette betyr at nærmest en tiendedel av alle motorvogner er involvert i en trafikkulykke, og med en befolkning på i overkant av 4,7 millioner mennesker⁷ utgjør dette årlig om lag ett skadet kjøretøy for hver trettende nordmann.

Av de registrerte skader er det kun 16,9 prosent som har oppstått ved eneulykker⁸, mens årsaken til én prosent av skadene er ukjent. Det vil si at 82,1 prosent av trafikkulykkene skjedde ved sammenstøt eller annet, med dekning etter bal § 8.

Rettspraksis som reiser spørsmål rundt anvendelsen av bal § 8 er begrenset. Av Høyesterettsdommer har jeg ikke vært i stand til å finne mer enn fem avgjørelser som er truffet i tiden etter Bilansvarsloven trådte i kraft. Noe større antall av underrettspraksis foreligger. Av lagmannsrettspraksis har jeg funnet frem til 27 publiserte dommer, mens det fra tingretten foreligger 19 publiserte dommer som omhandlet bal § 8. Praksis fra underrettene har begrenset vekt i forhold til avgjørelser fra Høyesterett.⁹

Særlig spørsmålet om ansvarsdeling mellom de involverte parter i en kollisjon er gjenstand for mange drøftelser blant den alminnelige befolkning. Ved å taste inn "skylddeling bil" i

⁵ Skadestatistikk -7/08 Veitrafikkulykker TRAST 2007, på side 2

⁶ <http://www.ssb.no/aarbok/tab/tab-422.html> (sist sjekket 01.05.2009)

⁷ Tall hentet fra statistisk sentralbyrå, http://www.ssb.no/minifakta/main_03.html (sist sjekket 01.05.2009)

⁸ Trafikkuhell hvor kun en motorvogn er involvert

⁹ Se blant annet Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, side 210 følgende

søkebasen google¹⁰ fikk jeg opp en rekke henvisninger til nettforumer hvor temaet var drøftet.¹¹ Drøftingene omhandler i stor grad manglende forståelse for forsikringsselskapenes vurderinger av hvem som er skyld i skaden, og hvem av partene som skal bære ansvaret.

Det er gått nærmere 50 år siden bestemmelsen trådte i kraft. Ut fra det antall domsavgjørrelser jeg har funnet frem til, har Høyesterett avgjort i overkant av én sak hvert tiende år. Sett hen til det store antall kollisjonssituasjoner som oppstår hvert år, samt en omfattende drøftelse hos den alminnelige befolkning, synes det betenkelig at rettspraksis er så pass begrenset.

Etter mitt syn er det behov for en nærmere avklaring av en rekke spørsmål i forbindelse med anvendelsen av regelen, særlig med en vurdering av hvilke momenter som har betydning for fordelingen av ansvar, og hvordan disse skal vektes mot hverandre.

Temaet er behandlet av Trygve Iversen, *Bilansvaret*, 2. Utgave Oslo 1965, Nils Nygaard, *Bilansvar*, Bergen 1990 og Bjørn Engstrøm, Ole Andresen og Terje Bryn, *Bilansvaret*, 2. Utgave Oslo 2005.

Iversen ga ut sin bok kort tid etter lovens ikrafttredelse, og før bokstav c ble tatt inn som ett av ansvarskriteriene. Hovedvekten i hans fremstilling retter seg mot en vurdering av betydningen av brudd på noen utvalgte trafikkregler.

Nygaard har en mer generell behandling av bal § 8, med hovedvekt på vilkårene i første ledd. Han foretar en kort redegjørelse av bal § 8, andre ledd. Herunder gir han en rask gjennomgang av noe rettspraksis fra tiden etter lovens ikrafttredelse i 1961, sett i forhold til de momenter som gjør seg gjeldende ved vurderingen av ansvarsdeling mellom motorvognene.

¹⁰ www.google.com

¹¹ Omfanget er for stort til å hitsette hver av diskusjonene som kom opp. Jeg viser imidlertid til et lite utdrag av nettsider;

- <http://www.diskusjon.no/lofiversion/index.php/t1009737.html> (sist sjekket 01.05.2009)
- <http://www.diskusjon.no/lofiversion/index.php/t557231.html> (sist sjekket 01.05.2009)
- <http://forum.kvinneguiden.no/index.php?showtopic=381356> (sist sjekket 01.05.2009)
- <http://www.bilforumet.no/forsikring/219931-har-skylda.html> (sist sjekket 01.05.2009)

Kapittel VII, om sammenstøt mellom motorvogner, i *Bilansvaret* fra 2005 er i hovedsak skrevet av Terje Bryn, som har arbeidet med saker innenfor området for bal § 8, på oppdrag fra forsikringselskapene. Han gir en kortfattet, praktisk orientert fremstilling av reglene rundt sammenstøt, men viser i liten grad til hvilke relevante rettskildefaktorer som ligger til grunn for hans redegjørelse.

1.4 Avgrensning

Bilansvarsloven er fremarbeidet ved et nordisk samarbeid, hvor det var ønskelig å oppnå likhet mellom regelverkene i de nordiske land. Det viste seg imidlertid at det ikke var mulig å oppnå en ensartet nordisk regulering av motorvognansvaret.¹² I Danmark og Sverige bygger erstatningsansvar for skade på annen motorvogn i utgangspunktet på objektivt ansvar. Ansvaret er således mer vidtgående enn i Norge. Jeg har derfor valgt å avgrense mot en nærmere behandling av utenlandsk rett.

For å oppnå en mest mulig oversiktlig og grei fremstilling av innholdet i bal § 8 har jeg ved bruk av eksempler valgt å fokusere på normalsituasjonen. Det vil si sammenstøt mellom to motorvogner. Bestemmelsen omfatter imidlertid også kollisjon med flere enn to involverte motorvogner, uten at de fysisk støter mot hverandre, samt skade som motorvogn er ansvarlig for overfor skinnegangsvogn.

1.5 Den videre fremstilling.

Oppgaven består av to hoveddeler. For oversiktens skyld vil jeg først si litt generelt om systematikken i og oppbygningen av bal § 8, samt gi en kort innføring i relevante metodespørsmål som særpreger bestemmelsen. Hoveddelen er delt inn etter bestemmelsens første og andre ledd. Under behandlingen av første ledd ser jeg nærmere på de vilkår som må være oppfylt for at ansvar overhodet kan tillegges noen av motorvognene.

¹² Ot.prp. nr. 24 (1959-1960), på side 33

Andre ledd regulerer avkorting dersom skadelidte har medvirket til sammenstøtet. For at andre ledd skal komme til anvendelse må vilkårene i første ledd være oppfylt også på skadelidtsiden. Loven legger opp til et dobbeltsporet system, hvor den skadevoldende handling på hver av sidene vurderes for seg, og skadelidte eventuelt får avkortet sitt krav på grunn av medvirkning. I praksis foretas det imidlertid en fordeling av ansvaret mellom motorvognene. Dette vil jeg redegjøre nærmere for i oppgaven. Hvilke momenter som er relevante ved fordelingen av ansvaret, er viet stor oppmerksomhet. Jeg vil blant annet drøfte om skadelidtes medvirkning til omfanget av egen personskaade kan medføre avkorting etter bal § 8, andre ledd.

Hvilke rettsvirkninger som følger av at vilkårene i bal § 8 er oppfylt, vil jeg gi en redegjørelse for under punkt 4.4.

Til slutt vil jeg gi en oppsummering og refleksjon rundt bal § 8, særlig med fokus på spørsmål rundt ansvarsdeling mellom motorvognene.

2. Oversikt

2.1 Bal § 8 – systematikk og oppbygging

Bilansvarsloven § 8 skiller seg fra resten av lovens bestemmelser ved at den omhandler skade som påføres en annen motorvogn. Slik skade kan oppstå enten ved fysisk sammenstøt mellom motorvognene, eller ved at den ene motorvognen uten fysisk kontakt påføres skade som følge av den andre vognens fremreden i trafikkbilde, jf overskriften til bestemmelsen. Begrepet "*anna*" viser at også skade som oppstår uten fysisk kontakt mellom vognene er omfattet, for eksempel ved at den ene motorvognen tvinges utfor veien på grunn av at den andre vognen er plassert i feil kjørebane.¹³

I utgangspunktet omfatter erstatning etter bilansvarsloven all skade som motorvogn "*gjer*" uavhengig av skyld hos føreren eller andre, jf bal § 4. Loven oppstiller imidlertid flere unntak fra det objektive ansvar. Det stilles blant annet krav til bruken av motorvognen, jf bal § 2. Skade på ansvarlig motorvogn dekkes ikke, jf bal § 5, a). Det gjør heller ikke skade på sjåførens eiendeler, jf bal § 5, b).

Ved å unnta enkelte skader fra erstatning på objektivt grunnlag, oppfordres en hver til å ferdes med forsiktighet, og man vil på den måten få skadeomfanget ned på et minimumsnivå.

Utenfor sammenstøtstilfeller kan erstatningssummen til den enkelte skadelidte avkortes hvor skaden, eller omfanget av den, skyldes medvirkning fra skadelidte selv, jf bal § 7. Slik avkorting kan kun gjennomføres hvor skadelidte kan klandres, og medvirkningen må være over et visst nivå, jf ordlyden "*så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last*". I slike tilfeller er det den enkeltes erstatningssum som settes ned, slik at den sum som skal utbetales fra forsikringselskapet blir mindre jo større avkortningen blir.

¹³ se som eksempel Rt. 1934 s. 186

Skadelidtes krav overfor møtende motorvogn reguleres uttømmende i bal § 8,¹⁴ avkorting på grunn av medvirkning etter bal § 7 vil derfor være avskåret.

Ved møte mellom to motorvogner, har begge egenskaper som representerer en stor faregrad. Som nevnt under punkt 1.3 gjør ikke hensynet bak objektivt ansvar seg gjeldene i like stor grad når risikoen foreligger på begge sider. Ved skade på annen motorvogn er det derfor ikke snakk om et rent objektivt ansvar.

Ansvarsgrunnlaget følger av bal § 8, første ledd, bokstavene a) til c). Ansvar kan oppstå ved uaktsomhet, teknisk feil eller objektiv overtredelse av trafikkreglene. I tillegg til at ett av feilkriteriene må være oppfylt, må skaden være "gjort" av motorvognen og den må "komme av" minst ett av de tre feilkriteriene. Det vil si at det må være årsakssammenheng mellom den skadevoldende handling og skaden.

Dersom vilkårene i første ledd er oppfylt på begge vogners side kan ansvaret fordeles mellom dem, jf bal § 8, andre ledd. I motsetning til bal § 7, hvor det totale ansvar nedsettes, vil summen av ansvar ved sammenstøt i utgangspunktet alltid være lik 100 prosent.¹⁵ Det den ene taper, vil den andre vinne. Av den grunn inneholder ikke bal § 8 noe krav til graden av medvirkning, slik tilfellet er ved medvirkning etter § 7.

Dersom den ene av motorvognene alene anses som skadevolder, og således må bære hele ansvaret, vil den andre motorvognen få dekket sitt tap under trafikkforsikringen for den ansvarlige vognen, jf bal § 8, første ledd. Unntaket i bal § 5, bokstav a, for "*Skade på motorvogna sjølv med tilhørse*" gjelder ikke den "uskyldige" motorvognen. Denne vil derfor få sitt økonomiske tap dekket fullt ut etter alminnelig erstatningsrettslige regler, jf bal § 6. For skade som påføres skadevoldende motorvogn, eller passasjerer i denne, vil lovens øvrige bestemmelser komme til anvendelse, herunder også unntakene i blant annet bal § 5. Skade som oppstår på den ansvarlige motorvognen vil således ikke kunne søkes dekt etter reglene i bilansvarsloven.

¹⁴ NUT-1957-1, på side 49, punkt d. Personskade, samt dom fra Eidsivating lagmannsrett, RG 1984 s. 652, på side 655

¹⁵ Bryn mfl., *Bilansvaret*, på side 161

Dersom ansvaret på den annen side skal fordeles mellom motorvognene, vil trafikforsikringen for hver av motorvognene dekke den forholdsvis del av skaden hos motparten som skadelidt, avhengig av hvor stor del av ansvaret som tillegges den enkelte skadevolder. For eksempel vil en fordeling av ansvaret med en halvpart på hver medføre at den enkelte motorvogn kan kreve 50 prosent av sitt tap dekket av den møtende vogns forsikringsselskap. For den resterende halvparten av tapet må krav rettes mot eget selskap. Forsikringsselskapet vil imidlertid ikke være ansvarlig for skade på motorvognen selv, jf. bal § 5. Den andre motorvognen vil få dekt sitt tap på samme måte. Det vil si at hver av partene kun får dekt 50 prosent av sitt tap som følge av bilskaden. Den andre halvparten må dekke selv.

De aller fleste forsikringsselskapene opererer med en rabattordning hvor skadefri kjøring over en viss periode belønnes med en lavere pris på forsikringen. Dersom forsikringsselskapet må utbetale penger i forbindelse med skade, vil dette medføre tap av bonus.¹⁶ Bonustapet er som regel det samme uavhengig av om motorvognen er ansvarlig for sammenstøtet fullt ut, eller om ansvaret deles mellom flere motorvogner.

Dersom den enkelte motorvogn har tegnet kaskoforsikring, vil skade på egen vogn kunne kreves dekt under denne. Ordningen med kaskoforsikring faller imidlertid utenfor bilansvarslovens obligatoriske forsikringsordning, og må derfor tegnes på eiers eget initiativ.

2.2 Metodespørsmål

Bilansvarslovens bestemmelser vedrørende skade voldt på annen motorvogn bygger i stor grad på alminnelig erstatningsrettslige regler, som i forhold til motorvognansvar er utviklet i rettspraksis.¹⁷ Skade på annen motorvogn var unntatt fra det objektive ansvaret som fulgte av de tidligere motorvognlovene.

¹⁶ Se blant annet følgende nettsteder:

- <http://www.klp.no/web/klpno.nsf/print/A797FC67B050BC41C1257450004A4C11?OpenDocument> (sist sjekket 01.05.2009)

- <http://www.trygvesta.no/hjelp/oftestiltesporsmaal/bilforsikring/index.html?id=8548> (Sist sjekket 01.05.2009)

¹⁷ NUT-1957-1, på side 7 og 44, og Ot.prp. nr. 24 (1959-1960), på side 5

Objektivt ansvar for skade gjort av motorvogn ble lovfestet første gang ved motorvognloven 21. juni 1912. Frem til lovreguleringen kom bygde erstatningsansvar for slik skade på alminnelige erstatningsrettslige regler.¹⁸ Trolig på grunn av at omfanget av motorvogner på denne tiden var svært beskjedent, var skade på annen motorvogn ikke omtalt verken i loven eller i forarbeidene til den. Det objektive ansvaret for skade voldt av motorvogn var ikke praktisert ved sammenstøt. Erstatningsansvar måtte i utgangspunktet bygges på utvist skyld fra den ene motorvognens side.¹⁹

Loven av 1912 ble avløst ved ny motorvognlov 20. februar 1926. Denne gang med uttrykkelig unntak for skade voldt på annen motorvogn eller skinnegangsvogn, jf motorvognlovens § 30, fjerde ledd, hvor det fremgikk at slik skade måtte bygge på alminnelige erstatningsrettslige regler. I rettspraksis ble det imidlertid utviklet en regel om at skade som skyldtes teknisk svikt ved den ene motorvognen medførte objektivt ansvar.²⁰

Ved feil fra begge motorvogners side ble ansvaret fordelt mellom dem etter den alminnelige skadefordelingsregelen i straffelovens ikrafttredelseslov²¹ § 25 (ikke lenger gjeldende).

Ved nærmere tolkning av bal § 8 må det tas utgangspunkt i ordlyden. Loven er kommet i stand gjennom et omfattende nordisk samarbeid, og synes å være nøye vurdert både av Motorvognansvarskomiteen²² og departementet²³. Dette tilsier at valg av ordlyd er nøye gjennomtenkt og at en tolkning av ordlyden bør ta utgangspunkt i en naturlig språklig forståelse.

Tolking av loven må gjøres på bakgrunn av de hensyn som ligger til grunn for lovreguleringen. Det sentrale hensyn bak bilansvarslovens bestemmelser er den betydelige risikofaktoren kjøretøy med motor utgjør. Skader gjort av motorvogn utgjør en betydelig

¹⁸ NUT-1957-1, på side 6

¹⁹ Se blant annet Rt. 1918 s. 222 hvor det ikke var ansett bevist at det forelå skyld på saksøktes side.

²⁰ Se Rt. 1954 s. 739 og Rt. 1955 s. 741

²¹ Lov 22. mai 1902 nr. 11

²² NUT-1957-1

²³ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960)

økonomisk belastning for samfunnet.²⁴ Reglene om motorvognansvar skal *”sikre erstatning for påført skade”* og *”bidra til å forebygge at skader inntreffer”*.²⁵ Bilansvarsloven ivaretar således hensynet til rettferdighet og prevensjon. Ved å stadfeste en obligatorisk forsikringsplikt pulveriseres tapet på alle de som godtar risikoen ved å eie en motorvogn.

Ved sammenstøt mellom to motorvogner foreligger den samme risikofaktoren på begge sider. De hensyn som ligger bak det objektive ansvaret i bal § 4, gjør seg ikke i like stor grad gjeldende når skadelidte selv bidrar til risikoen. Da vil det være mer naturlig å avgjøre hvem som skal dekke tapet ut fra alminnelige tapsplasseringsbetraktninger. Erstatningsansvar for sammenstøt var unntatt fra lovregulering frem til vedtakelsen av bilansvarsloven. Regelen er derfor utviklet med bakgrunn i alminnelig erstatningsrettslige regler.²⁶ Etter de alminnelige regler er det gjenoppretting som er det sentrale formål.²⁷ Den som er ansvarlig for skaden, står nærmest til å bære tapet. Dersom skadelidte selv har medvirket til skaden, tilsier rettferdighetshensyn at skadelidte selv må bære en del av tapet.²⁸

De tre alternative vilkårene for ansvarsgrunnlag i bal § 8, første ledd, gir grunnlag for å fastslå hvilken av motorvognene som har skapt den farlige situasjonen, og videre hvem som står nærmest til å belastes det tap som oppstår for skadelidte.

Motorvognansvarskomiteen fremhevet at objektivt erstatningsansvar for skade på annen motorvogn ville medføre en meget høy forsikringspremie for vogneierne, med det resultat at vogneierne i realiteten ble tvunget til å tegne kaskoforsikring.²⁹ Ved å stille vilkår til at den skadevoldende handling må skyldes en *”feil”* eller uregelmessighet mener komiteen at de *”tilgodese[r] vogneiernes gjennomsnittlige interesser best”*.³⁰

²⁴ NUT-1957-1, på side 23 følgende fremgår det at omfanget av trafikkulykker hadde hatt en sterk økning. Komiteen mente på dette tidspunktet at motorvognansvaret var *”den praktisk viktigste ansvarsgruppe i erstatningsretten og i ansvarsforsikringen”*.

²⁵ NUT-1957-1, på side 25

²⁶ Nygaard, *Bilansvar*, på side 222

²⁷ Lødrup, *Erstatningsrett*, på side 81

²⁸ Lødrup, *Erstatningsrett*, side 310 følgende

²⁹ NUT-1957-1, på side 46

³⁰ NUT-1957-1, på side 46

Rettspraksis vil langt på vei være veiledende for tolkningen, og er med på å fylle ut der loven ikke gir noen nærmere veiledning. Dette gjelder særlig i forhold til momenter ved den nærmere fordeling av ansvaret mellom motorvognene. Avgjørelser fra Høyesterett er imidlertid svært begrenset vedrørende bal § 8.

Det finnes noe Høyesterettspraksis fra tiden før bilansvarsloven trådte i kraft. I den utstrekning eldre rettspraksis bygger på de samme prinsipper som er fulgt opp i loven, vil de kunne ha betydning som rettskilde.³¹

Man må imidlertid ta hensyn til at trafikkbildet har utviklet seg i stor grad etter lovens ikrafttredelse. Veiene er blitt større. Flere steder er det bygd ut motorveier, gjerne med flere filer i hver kjøreretning. Bilene er bedre utstyrt, blant annet med ABS-bremser og antispinnkontroll. Det kan derfor ikke stilles de samme strenge krav til for eksempel maksimal hastighet.

Betydningen av praksis fra underdomstolene er omdiskutert.³² Høyesterett er ikke forpliktet til å følge avgjørelse fra lagmannsrett og tingrett, noe som tilsier at det bør legges liten vekt på underrettspraksis. Imidlertid kan underrettspraksis være med på å belyse problemstillinger som ikke, eller i liten grad, har vært vurdert av Høyesterett. I den utstrekning det kan vises til en noenlunde fastet praksis fra underdomstolene, som ikke strider direkte mot andre relevante rettskildefaktorer, bør praksisen tillegges en viss vekt.³³ I forhold til vurderingen av bal § 8 vil jeg først og fremst vise til underrettspraksis som eksempler på aktuelle problemstillinger.

Det er uvisst hvorvidt praksis fra Forsikringsklagenemnda har betydning for vurderingen etter bal § 8. På lik linje med annen nemndspraksis kan man tenke seg at den kunne anvendes som retningslinje i tilfeller hvor den gir uttrykk for en fast tolkningspraksis. Det er i

³¹ Se Rt. 1998 s. 193 og Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, side 208 følgende

³² Nygaard, *Rettsgrunnlag og Standpunkt*, side 210 følgende

³³ Se blant annet Rt. 2004 s. 763, avsnitt 54

denne sammenheng neppe avgjørende at domstolene eller partene³⁴ ikke er formelt bundet av denne praksisen.³⁵

Det foreligger imidlertid et svært begrenset antall uttalelser fra Forsikringsklagenemnda i forhold til bal § 8. Den praksis som foreligger kan derfor neppe sies å gi uttrykk for noen fast praksis, og vil av den grunn være lite egnet som rettskilde.

³⁴ Se under punkt 1.1

³⁵ Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, på side 216

3. Bilansvarsloven § 8, første ledd.

3.1 Alternative ansvarsgrunnlag/feilkriterier

Ansvarsgrunnlaget ved sammenstøt mellom motorvogner bygger delvis på objektivt ansvar. Den skadevoldende motorvogn er i utgangspunktet ansvarlig for motpartens skader dersom ulykken skjedde ved teknisk svikt, jf bokstav b, eller objektiv overtredelse av trafikkreglene, jf bokstav c. Etter vedtakelsen av bokstav c som ett av feilkriteriene, vil det foreligge ansvar i de aller fleste kollisjonstilfeller.

Hvorvidt det foreligger teknisk svikt eller overtredelse av trafikkreglene vil som regel være enklere å slå fast enn ved spørsmål om uaktsomhet etter bokstav a. Som oftest vil det foreligge brudd på trafikkreglene ved sammenstøt, jeg finner det derfor naturlig å starte fremstillingen med redegjørelse av bokstav c.

3.1.1 Bokstav c

Hvis motorvognen er *”køyrd, fråsegsette eller handsama slik at ho kom i strid med gjeldande trafikkreglar”* er ett alternativt vilkår for objektivt ansvar oppfylt. Vilkåret er oppfylt selv om vognen står stille, og således ikke er en aktiv årsaksfaktor, så lenge den *”blir stående i vegbanen i objektiv strid med trafikkreglene”*.³⁶

Et eksempel er dom fra Holt herredsrett, RG 1988 s. 891, hvor A ble tillagt ansvar for å ha parkert sin bil i veikanten ved en uoversiktlig sving. Plasseringen medførte et ikke ubetydelig faremoment.

Med *”gjeldande trafikkreglar”* siktes det til alle rettslige regler som regulerer trafikken, uavhengig av vedtakelsesform, både lov og forskrift.³⁷ Trafikkreglenes formål er å forhindre at motorvogn blir håndtert på en slik måte at det kan medføre skade.

³⁶ Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 69

³⁷ Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 68

I Norge er trafikken preget av en streng detaljstyring. Mest sentral er vegtrafikkloven³⁸ og forskrift om trafikkreglene³⁹. Ved kollisjon mellom to motorvogner vil det som regel være tale om brudd på trafikkreglene på minst en av sidene, også hvor bokstav a eller b er oppfylt. Bestemmelsen er således sentral som et minstekrav for ansvar. I praksis viser forsikringsselskapene til bokstav c ved avgjørelsen av hvem av partene som må bære ansvaret.⁴⁰ Dersom det er enighet mellom partene rundt faktum, blir henvisningen til bokstav c som regel akseptert på begge sider.

Partene er ofte mer villig til å godta ansvar som bygger på objektive kriterier, enn ved spørsmål om uaktsom opptreden. Ingen ønsker å opptre uaktsomt, og vil derfor motsette seg en slik karakterisering av sine handlinger. Ved å stadfeste ansvar på grunnlag av bokstav c, lettes bevisføringen og saksbehandlingen forenkles.

Noen trafikkregler gjelder kun på vei som er åpen for allmenn ferdsel. På annet geografisk område kan det være aktuelt å stadfeste overtredelse av trafikkreglene på sedvanerettslig grunnlag. Men her vil også grunnreglene i vegtrafikkloven § 3, om aktsom ferdsel kunne regulere det konkrete tilfellet.⁴¹ Bokstavene a og b må anvendes på selvstendig grunnlag dersom sammenstøt oppstår i område hvor trafikkreglene ikke har sitt geografiske virkeområde, og hvor brudd på trafikkreglene ikke kan bygge på sedvanerettslig grunnlag eller brudd på grunnreglene i vegtrafikkloven § 3.

Dersom det foreligger brudd på trafikkreglene på begge sider, vil det være av større interesse å gå dypere inn i vurderingen av feilkriteriene. Dette fordi det kan ha betydning for ansvarsdelingen hvorvidt det i tillegg til brudd på trafikkreglene foreligger uaktsomhet etter bokstav a, eller teknisk svikt etter bokstav b.⁴²

Feilkriteriet gjelder også i forhold til medvirkning på skadelidtes side, jf bestemmelsens andre ledd. Det er den samme vurdering som skal legges til grunn i forhold til skadelidtes

³⁸ Lov 1. juli 1965, vegtrafikklov

³⁹ Forskrift om kjørende og gående trafikk, 21. mars 1986

⁴⁰ Se blant annet Nygård, *Bilansvar*, på side 253

⁴¹ Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 69

⁴² Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 69

medvirkning, ettersom ordlyden i andre ledd viser til *”omstende som er nemnde i fyrste leden”*. Således kan man si at området for avkortning på grunn av medvirkning også er utvidet ved innføringen av bokstav c. Borgarting lagmannsrett, LB-1996-3318, avgjorde et tilfelle som gjaldt brudd på trafikkreglene på begge sider. A brøt vikeplikten, B kjørte for fort. Ansvar ble delt med en halvpart på hver. Retten skilte ikke mellom skadevolder og skadelidt, og la således den samme objektive vurdering til grunn for begge parter.

Ved vurderingen av hvorvidt bokstav c er oppfylt, er det uten betydning at skadevolder ikke er ilagt strafferettslig ansvar. Den objektive aktsomhetsvurderingen vil være den samme i forhold til straff og erstatningsansvar. Imidlertid er straff en ensidig påleggelse av et onde for den som bryter reglene, mens erstatningsansvar dreier seg om å plassere tapet hos den som står nærmest til å bære det. I vurderingen av straffansvar kan man i større grad legge vekt på subjektive unnskyldningsgrunner enn man kan gjøre i forhold til erstatningsansvaret.

Personlige eller individuelle unnskyldningsgrunner er uten betydning for vurderingen etter bokstav c.⁴³

Beviskravene i sivil sak er ikke de samme som for straff. I sivil sak legger domstolen til grunn det mest sannsynlige faktum, mens beviskravet i straffesak er langt strengere. I utgangspunktet skal en hver rimelig tvil komme tiltalte til gode.

Et eksempel på dette viser dom fra Hålogaland lagmannsrett, LH-1991-180, hvor skadevolder anførte at straffesaken mot han var henlagt, og videre at dette måtte bety at han ikke hadde opptrådt uaktsomt. Retten uttalte at henleggelsen ikke hadde betydning for uaktsomhetsvurderingen i erstatningssaken. Dette ble særlig fremhevet ved at bevisvurderingen i sivilsak ikke er like streng som i straffesak, da det ikke kreves mer enn simpel overvekt av sannsynlighet i sivil sak.⁴⁴

Hvis det på den annen side er stadfestet straffansvar i forhold til trafikkreglene, vil vilkårene i bokstav c måtte anses oppfylt. En slik tolkning følger av at bestemmelsen ikke stiller noen krav til bakgrunnen for overtredelsen, det er nok å stadfeste at det faktisk har skjedd et

⁴³ Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 68

⁴⁴ Under første avsnitt av lagmannsrettens bemerkninger

brudd på trafikkreglene. Straff skal ikke idømmes med mindre brudd på trafikkreglene faktisk foreligger.⁴⁵

Brudd på trafikkreglene medfører imidlertid ikke automatisk erstatningsansvar. De øvrige vilkår til årsakssammenheng må være oppfylt og spørsmålet om ansvarsdeling mellom partene må vurderes.

Også sammenstøt som oppstår i forbindelse med en nødrettshandling vil i utgangspunktet omfattes av bokstav c, jf skadeserstatningsloven § 1-4.⁴⁶ Et eksempel kan tenkes hvor en person plutselig og uventet dukker opp i veibanen og motorvognen må svinge unna for ikke å treffe personen. Dersom motorvognen ved unnamanøveren støter i en annen motorvogn, vil ansvar etter bal § 8, første ledd, bokstav c, foreligge.

I tilfelle hvor nødssituasjonen er skapt av en annen motorvogn, vil imidlertid ansvaret kunne fordeles mellom skadevoldende motorvogn og den vogn som skapte den farlige situasjonen, jf bal § 8, andre ledd.⁴⁷

Trafikkreglene § 4 nr. 2 og Vegtrafikkloven § 11 åpner for at enkelte motorvogner har adgang til å fravike trafikkreglene i bestemte situasjoner. Dette gjelder blant annet *”utrykningskjøretøy, fører av kjøretøy i polititjeneste og fører av vegarbeidsmaskin”*.⁴⁸ Av forarbeidene til bokstav c⁴⁹ fremgår det at handling som kan fravike trafikkreglene *”ikke [vil] være i objektiv strid med trafikkreglene, og bokstav c vil med andre ord ikke gjelde”*.

Det har imidlertid vært hevdet i teorien⁵⁰ at uttalelsen i forarbeidene er svært formell, og at brudd på trafikkreglene under uttrykning bør likestilles med reglene om nødrett, slik at erstatningsansvar kan bygges på bokstav c. Et hvert fravik fra trafikkreglene medfører et økt farepotensial. Videre vil sammenstøt som følge av at utrykningskjøretøy fraviker trafikkreglene som regel ramme en *”uskyldig”* skadelidt. Erstatningsansvar har derfor gode

⁴⁵ Vegtrafikkloven § 31

⁴⁶ Lov 13. Juni 1969 om skadeserstatning. Se også Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 69

⁴⁷ Den samme rettsoppfatning synes å være lagt til grunn av Nygaard, *Bilansvar*, side 268 følgende

⁴⁸ Vegtrafikkloven § 11

⁴⁹ Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 69

⁵⁰ Nygaard, *Bilansvar*, side 270 følgende

reelle grunner for seg. Alminnelige tapsplasseringsbetraktninger tilsier at tapet skal plasseres hos den som har skapt den farlige situasjonen.

Høyesterett har ikke behandlet spørsmålet om utrykningskjøretøys fravikelse fra trafikkreglene utelukker ansvar etter bokstav c.

Et tilgrensende spørsmål ble avgjort i Rt. 2003 s. 557, men da i forhold til nødverge hos utrykningskjøretøyet. En bil som flyktet fra politiet opptrådte meget uaktsomt og skapte en svært farlig situasjon. Politiet kjørte inn i fluktbilen for å stanse videre kjøring, og således avverge et rettstridig angrep. Sammenstøtet oppsto mens fluktbilen nærmest sto stille. Retten tilla fluktbilen fullt ansvar for ulykken, og påpekte at det var fareegenskaper ved fluktbilen som realiserte seg i skaden på politibilen. Det omtvistede spørsmål var hvorvidt fluktbilen hadde "gjort" skade på politibilen. Retten foretar ikke noen nærmere drøftelse av nødvergehandlingen, men konstaterer at det var snakk om en rettmessig handling og at det derfor ikke var aktuelt med ansvarsdeling.

Fravikelse fra trafikkreglene ved utrykning er også en rettmessig handling, i motsetning til nødrettshandling som kun er straffritt. Dommen ovenfor⁵¹ kan imidlertid ikke gi full støtte for den løsning som forarbeidene har lagt opp til, all den tid nødvergehandlingen rettet seg mot et urettmessig angrep. Sammenstøt som følge av utrykningskjøretøys fravikelse fra trafikkreglene vil i utgangspunktet ramme "uskyldig" motorvogn.

På den annen side vil utrykningskjøretøyet signalisering ved lys eller sirener som regel være egnet til å varsle de øvrige trafikkanten. På denne måte oppfordres andre motorvogner til økt forsiktighet. Dersom sammenstøt likevel oppstår, kan det etter mitt syn ofte hevdes at dette skyldes uoppmerksomhet fra den sivile motorvogn.

Det fremgår klart av forarbeidene at det var lovgivers vilje at en rettmessig handling som dette skulle falle utenfor bokstav c. Etter mitt syn foreligger det ikke en overvekt av rettskildefaktorer som taler for en annen løsning enn at utrykningskjøretøys fravikelse av trafikkreglene er unntatt fra bokstav c, så lenge vilkårene i trafikkreglene § 4, nr. 2, eventuelt

⁵¹ Rt. 2003 s. 557

vegtrafikkloven § 11 er oppfylt. Den samme løsning ble lagt til grunn i RG 2000 s. 403 (Hålogaland lagmannsrett).⁵²

Erstatningsansvar vil imidlertid kunne bygge på bokstavene a og b. Den strenge aktsomhetsvurderingen som var anvendt frem til vedtakelsen av bokstav c, kan fremdeles anvendes i tilfeller hvor fravikelse av trafikklreglene formelt sett ikke medfører ansvar. Særlig dersom resultatet i det konkrete tilfellet synes å være svært urimelig.

For eksempel vil manglende signalisering føre til at øvrige trafikkanter ikke gis oppfordring til økt forsiktighet. Uttrykingskjøretøyets fravikelse av trafikklreglene vil således oppfattes som sivil vogns brudd på reglene. Etter mitt syn bør manglende signalisering i utgangspunktet være nok for at vilkåret i bokstav a kan anses oppfylt i forhold til uttrykingskjøretøyet.

3.1.2 Bokstav b

Teknisk svikt er et annet objektivt grunnlag for erstatningsansvar ved sammenstøt, jf bal § 8, første ledd, bokstav b. Bestemmelsen omfatter enhver "feil" som medfører "at vogna ikkje var i orden eller svikta", både vedvarende mangler, og plutselig svikt. Hvorvidt skaden forelå i tid forut for bruken, slik at føreren eller eieren burde ha visst om skaden, kan i tillegg ha betydning for aktsomhetsvurderingen etter bokstav a.

Teknisk svikt skal tolkes vidt. I følge Motorvognansvarskomiteen omfatter uttrykket "enhver feil ved vognen eller dens last".⁵³ Det vil si at all svikt ved selve vognen omfattes, som for eksempel feil med lyssignal⁵⁴, trege bremses⁵⁵ eller sviktende bremses⁵⁶. Komiteen ga uttrykk for at last som forskyver seg anses som teknisk svikt. Det vil være naturlig å forstå uttalelsen slik at også skade som følge av at lasten faller av vognen omfattes. Den vognen som mister lasten, står nærmest til å bære tapet, på grunn av at risikoen for skade har oppstått ut fra forhold ved denne vognen.

⁵² Se også Bryn m.fl., side 156 følgende

⁵³ NUT-1957-1, på side 64

⁵⁴ Rt. 1960 s. 1153

⁵⁵ RG 1977 s. 612 (Agder lagmannsrett)

⁵⁶ Rt. 1955 s. 741

Hvorvidt punktering er å anse som teknisk svikt var drøftet i Rt. 1954 s. 739, hvor det var uenighet mellom dommerne. Spørsmålet om punkteringen var å anse som teknisk svikt ble ikke satt på spissen, da ansvaret ble begrunnet med sviktende bremses. En av dommerne sa imidlertid at en bileier må regne med den slags farer (punktering) og at det er *”naturlig at bilens eier bærer risikoen for slike farer og derfor blir ansvarlig for den skade som i tilfelle oppstår for andre”*.⁵⁷

Utsagnet var ikke nødvendig for resultatet av dommen, all den tid domstolen kom til at skaden skyldtes sviktende bremses. Hvor stor vekt den har er derfor uvisst. Obiter dictum vil som regel tillegges noe vekt.⁵⁸ Slike uttalelser fra Høyesterett gir gjerne uttrykk for hvordan spørsmålet vil bli bedømt i fremtiden. På den annen side ble uttalelsen fremført av tredjevoterende alene. Det er derfor vanskelig å si om den gir uttrykk for et samlet syn i domstolen. Til tross for dommens alder foreligger det ikke noen avgjørelse som har fulgt opp standpunktet, noe som også tilsier at utsagnet bør tillegges begrenset vekt.

Den vide tolkning av bokstav b som Motorvognansvarskomiteen tok til ordet for, taler for at punktering er en feil ved vognen, som omfattes av uttrykket *”teknisk svikt”*. Som eksempel vises til dom ved Nes herredsrett, RG 1970 s. 534, hvor retten fremhever at det forelå teknisk svikt ved punktering som medførte at vognen kom over i venstre veibane.

I dag synes det å være allment akseptert at punktering er omfattet av bokstav b.⁵⁹

I forarbeidene til loven ble det drøftet hvorvidt bokstav b også skulle inneholde en regel om at skade voldt av steinsprut skulle erstattes på samme måte som teknisk svikt ved vognen.⁶⁰ På tidspunktet for Motorvognansvarskomiteens innstilling var steinsprut ikke behandlet i domstolen. Det var derfor uvisst om ansvar for slik skade kunne bygge på objektivt grunnlag.

⁵⁷ Nederst på side 743

⁵⁸ Eckhoff, *Rettskildelære*, på side 146, og Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, på side 115

⁵⁹ Jeg finner støtte for min konklusjon hos Nygaard, *Bilansvar*, på side 278, og Bryn m.fl., *Bilansvaret*, på side 150

⁶⁰ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960), på side 33 og 34

Kort tid før departementets vurdering, avsa Høyesterett en dom⁶¹ hvor de la til grunn at skade som skyldtes steinsprut fra annen bil, etter dagjeldende rett ikke var omfattet av det objektive ansvaret. Det var derfor spørsmål om det skulle gjennomføres en endring av gjeldende rett ved utformingen av bal § 8.

Departementet valgte å videreføre den gjeldende regel. Som begrunnelse fremholdt de at *”Tingskade voldt ved steinsprut (normalt knust frontglass) er regelmessig ubetydelig, og det er neppe noe tjent med å belaste ansvarsforsikringen med slike oppgjør”*.⁶² På grunn av at skade på person regelmessig vil dekkes under forsikringen til den vogn personen satt i, ble det ikke tatt hensyn til betydningen av personskader. Etter mitt syn er ikke departementets begrunnelse helt treffende, all den tid steinsprut også kan medføre betydelig skade, utover selve skaden på frontruten. For eksempel vil omfanget av skade ved utforkjøring eller kollisjon med møtende vogn kunne medføre store økonomiske skader, og alvorlige personskader. At motorvogn sporer av veien må anses som en høyst reell følge av at frontruten helt uventet hvitner.

Den løsning som er gitt anvisning på i forarbeidene vil medføre at skader på den motorvogn som ble rammet av steinspruten ikke er beskyttet under bilansvaret, selv ved betydelig omfang. I underrettspraksis har det vært lagt til grunn at skade på møtende motorvogn heller ikke dekkes under bilansvaret dersom sammenstøtet var utløst av steinspruten.⁶³ Sterke reelle hensyn taler således for at steinsprutskade bør være omfattet av det objektive ansvaret.

Høyesterett har ikke behandlet spørsmål om betydningen av steinsprut etter bilansvarslovens ikrafttredelse. De reelle hensyn som taler mot denne løsningen er sterk. Utviklingen i trafikkbildet siden lovens ikrafttredelse, blant annet med betydelig høyere hastigheter, tilsier at det er større fare for at omfanget av skade ved steinsprut kan bli stort. Det kan derfor ikke utelukkes at Høyesterett kan komme til den konklusjon at steinsprut er omfattet av det objektive ansvaret.

⁶¹ Rt. 1959 s. 352

⁶² Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) På side 33

⁶³ RG 1965 s. 373 (Frostatings lagmannsrett)

En forutsetning for at steinsprut eventuelt skal medføre ansvar er uansett at kravet til årsakssammenheng er oppfylt, jf *"kjem av"*. Underdomstolene har valgt å legge til grunn at kravet ikke er oppfylt for skade som oppstår på en tredje vogn på grunn av *"feil"* som følge av steinsprut. Jeg er imidlertid ikke enig i den årsaksvurdering som ligger til grunn for underrettspraksis, se nærmere drøftelse under punkt 3.2.3.

3.1.3 Bokstav a

Foruten objektivt ansvar etter bokstavene b og c, kan erstatningsansvar ved sammenstøt bygge på uaktsom handling fra personer knyttet til motorvognen. Det følger av bal § 8, første ledd, bokstav a, at skade som skyldes *"at eigaren, brukaren eller køyraren eller nokon annan som var med i vogna, ikkje bar seg forsvarleg åt"* omfattes av trafikforsikringen.

I det følgende vil jeg se nærmere på hva som skal til for at vilkåret i bokstav a er oppfylt. Hvor grov uaktsomheten er, og betydningen av dette, vil jeg komme inn på under behandlingen av bal § 8, andre ledd.

Ordlyden i bestemmelsen legger opp til en konkret aktsomhetsvurdering. Videre var det fremholdt av departementet⁶⁴ at ordlyden i bokstav a *"gir uttrykk for den alminnelige atferdstandarden som kreves ved bruk av motorkjøretøy, uansett særlige subjektive forhold eller personlige eiendommeligheter (unnskyldsgrunner) hos den enkelte"*.

I Rt. 1969 s. 806 uttalte Høyesterett at forbipassering under mørke og glatte forhold byr på *"risikomomenter, og det må derfor ... stilles meget strenge krav til ... aktsomhet"*.⁶⁵ Den store farerisiko som en motorvogn medfører tilsier at det stilles strenge krav til aktsomheten, og at det derfor skal lite til før et forhold karakteriseres som uaktsomt.

Personkretsen for den uaktsomme handling er i følge bestemmelsen først og fremst *"noen ... som er med i vognen"*. Alle handlinger vurderes individuelt, men identifiseres med

⁶⁴ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960), på side 33

⁶⁵ På side 808

motorvognen. Hvis handlingen hos den enkelte person i vognen individuelt sett er uaktsom, og i den sammenheng har hatt betydning for sammenstøtet, vil ansvar foreligge for motorvognen.

I følge ordlyden i bestemmelsen omfatter uaktsomheten også eier og bruker av motorvognen, uavhengig av om de har oppholdt seg "i" vognen. Uaktsomhet fra deres side kan for eksempel tenkes ved manglende vedlikehold eller ved dirigering av motorvognen.⁶⁶ Det må imidlertid trekkes en grense mot tilfeller hvor personen ikke fungerer som eier eller bruker, for eksempel hvor de tilfeldig sykler forbi.

Når det gjelder det nærmere innholdet i begrepet "i" tilsier ordlyden at det kun er personer som befinner seg inne i motorvognen som er omfattet. Imidlertid følger det av en naturlig forståelse at personer som sitter på motorvognen også må omfattes.⁶⁷ I motsatt fall ville uaktsom skadeforvoldelse ved bruk av motorsykkel eller annet kjøretøy hvor personer sitter oppå falle utenfor dekningsområdet for sammenstøt. En slik tolkning kan ikke ha vært tiltenkt fra lovgivers side, og løsningen er heller ikke omstridt.

På grunn av den identifikasjon mellom person og motorvogn som bal § 8 legger opp til, bør det foreligge en rimelig og naturlig sammenheng som tilsier at personen har en viss funksjon som passasjer eller fører. Ordlyden åpner for at den som har foretatt den uaktsomme handling som medfører skade, ikke behøver å oppholde seg i motorvognen på det tidspunkt hvor skaden inntreffer. Det er tilstrekkelig at personen "var med i vogna", og at skaden er en realisering av den uaktsomme handling som ble foretatt mens personen oppholdt seg i vognen. En slik tolkning har gode grunner for seg og synes å ha støtte i teorien.⁶⁸

Frem til innføringen av bokstav c i 1985, ble erstatningsansvar for sammenstøt mellom motorvogner, først og fremst bygd på uaktsomhet. Domstolen la nærmest en objektivisert aktsomhetsvurdering til grunn. En slik vurdering synes å ha vært fast praksis ved underdomstolene.

⁶⁶ Nygaard, *Bilansvar*, på side 273

⁶⁷ Se også Nygaard, *Bilansvar*, side 246 følgende, og Bryn m.fl., *Bilansvaret*, på side 144

⁶⁸ Nygaard, *Bilansvar*, på side 275

Ett eksempel er RG 1977 s. 612 (Agder lagmannsrett) som omhandler sammenstøt mellom motorsykkel som kom kjørende ut fra eiendom og personbil med alvorlig teknisk mangler. I forhold til motorsykkelens kjøring la retten, etter min forståelse, vekt på rent objektiv brudd på trafikkreglene, selv om bokstav c ikke gjaldt på dette tidspunktet. Retten nevner ikke uaktsomhet på motorsykkelens side, men tillegger den likevel en halvpart av ansvaret for sammenstøtet. Se også RG 1978 s. 79 (Sør-Hedmark herredsrett) hvor motorvognens hastighet var 85 km/t der fartsgrensen var 80 km/t, og dette var nok til å konstatere uaktsomhet.

Det er videre mye som tyder på at det var fast praksis i domstolene å legge til grunn en omvendt bevisbyrde for uaktsomhet dersom den ene part objektiv sett hadde brutt trafikkreglene. Ovenfor nevnte dom fra Agder lagmannsrett⁶⁹ er et eksempel på dette, hvor retten overhodet ikke nevner uaktsomhet, men synes å bygge ansvarsdelingen på motorsykkelens objektive brudd på vikeplikten.

Bevisbyrdereglene er nærmere omtalt i dom fra Gulating lagmannsrett, RG 1979 s. 736. Den ene motorvognen kom plutselig over i motgående kjørebane, og det var uklart om føreren hadde sovnet eller fått et illebefinnende. Retten mente den ene mulighet var like stor som den andre og kom til at vilkåret i bal § 8, første ledd bokstav a var oppfylt. Byretten, som lagmannsretten sluttet seg til, uttalte at *”det i tilfeller hvor en bil objektivt sett er kjørt i strid med trafikkreglene, må være det riktige å snu bevisbyrden slik at den som har foretatt denne kjøringen må ha bevisbyrden for at det ikke foreligger uaktsomhet”*.⁷⁰

Se også RG 1981 s. 881 (Gulating lagmannsrett) hvor det verken forelå vitneforklaringer eller bremsespor. Retten la til grunn at sammenstøtet skyldtes at den ene av bilene hadde kommet over i motgående kjørebane. Det uttales at det ikke er *”grunn til å komme nærmere inn på hva som kan ha vært bakgrunnen for at bilen er kommet over i feil kjørebane, idet det er en overvekt av sannsynlighet for at det på en eller annen måte har skjedd”*.⁷¹ Retten

⁶⁹ RG 1977 s. 612

⁷⁰ På side 743

⁷¹ På side 884

konkluderer således med uaktsomhet på grunn av brudd på trafikkregelen, uten å foreta noen nærmere vurdering av hva den uaktsomme handling besto i.

Teorien gir også holdepunkter for at det skulle svært lite til for å konkludere med uaktsomhet dersom det forelå brudd på trafikkreglene. I *Bilansvaret* fra 1965 vier Iversen store deler av sin redegjørelse til betydningen av brudd på trafikkreglene. Slik jeg ser det foreligger det nærmest en presumsjon for at de enkelte overtredelser i seg selv er å anse som uaktsomme.⁷²

Hvorvidt det er den samme uaktsomhetsvurderingen som legges til grunn etter vedtakelsen av bokstav c, for tilfeller med brudd på trafikkreglene i dag er uvisst. Spørsmålet har ikke vært problematisert i rettspraksis, og forarbeidene gir ingen veiledning. I teorien har det vært hevdet at man i dag kan få et *”mer reelt og fornuftig forhold til aktsomhetsvurderingen”*.⁷³ I praksis har spørsmålet marginal betydning i forhold til om ansvar overhodet kan tillegges, da vilkårene for ansvar uansett vil være oppfylt etter bokstav c. Betydningen av aktsomhetsvurderingen i forhold til spørsmålet om ansvarsfordeling etter andre ledd vil jeg se nærmere på under punkt 4.3.4.

3.2 Tilleggsvilkår

Vilkårene i bokstavene a til c er alternative. Det vil si at minst ett av vilkårene må være oppfylt. Av bal § 8, første ledd fremgår det imidlertid flere vilkår som er absolutte, og som må være oppfylt i tillegg til minst ett av feilkriteriene. De samme vilkår treffer vi på i forhold til andre bestemmelser i loven, som for eksempel bal § 2 og § 4. Hva de forskjellige begreper innebærer er grundig behandlet i teorien og det foreligger en god del rettspraksis, også fra Høyesterett. For ordens skyld vil jeg gi en kort gjennomgang og oppsummering av vilkårene *”motorvogn, ”gjer” og ”kjem av”*.

⁷² Iversen, *Bilansvaret*, side 124 følgende

⁷³ Bryn m.fl., *Bilansvaret*, på side 149

3.2.1 "motorvogn"

For at bal § 8 skal komme til anvendelse, må skaden være voldt av "motorvogn". Hva som regnes som motorvogn etter loven fremgår av bal § 3. I utgangspunktet omfattes et hvert kjøretøy som får sin fremdrift ved motor. Begrepet er imidlertid begrenset til kjøretøy på bakken, som ikke går på skinner. Luftfartøy og tilhenger er ikke motorvogn, jf bal § 3, andre og tredje ledd. Loven åpner for at begrepet kan begrenses videre, jf bal § 3, fjerde ledd. Et eksempel på begrensning etter fjerde ledd følger av forskrift om ikrafttredelse av bilansvarsloven⁷⁴, andre ledd, som sier at "*lova ikkje skal gjelda for motorvogner som er byggt for største køyrefart 10 km/timen og som det er vanskelig å endra til større køyrefart*".

Som eksempler på kjøretøy som omfattes av begrepet motorvogn kan nevnes alle typer biler, motorsykler, busser, traktorer, firhjuling, snøscooter, selvgående motorgressklipper og gaffeltruck. Det er ikke avgjørende om kjøretøyet faktisk er utstyrt med motor, men at det er "*konstruert for å være motorvogn*".⁷⁵ Således omfattes også bil hvor motoren er defekt eller fjernet.

Elektrisk rullestol og motorisert leketøy, som for eksempel fjernstyrt bil, vil som regel falle utenfor begrepet på grunn av deres begrensede hastighet.

Definisjonen av "motorvogn" er i utgangspunktet den samme på skadevolder og skadelidtes side. Imidlertid er begrepet skadelidt i følge ordlyden i bal § 8 utvidet til også å omfatte skinnegangsvogn, og unntak som følger av bal § 3, fjerde ledd, gjelder ikke i forhold til skadelidte, jf siste punktum.

Ved vurderingen av hva som omfattes av begrepet vil det være naturlig å legge vekt på om kjøretøyet er av en slik beskaffenhet at det innehar den faregrad som er bakgrunnen for bilansvarslovens erstatningsregler.⁷⁶ Motorvogn som benyttes til annet enn kjøretøy faller utenfor loven, jf bal § 2, første ledd, bokstav a.

⁷⁴ Kgl.res. 14. April 1961

⁷⁵ Nygaard, *Bilansvar*, på side 63 følgende, og Bryn m.fl., *Bilansvaret*, på side 26

⁷⁶ Nygaard, *Bilansvar*, på side 65

3.2.2 "gjer"

Et grunnleggende vilkår for ansvar etter bal § 8 er at skaden er "gjort" av motorvognen. Vilkåret er det samme som etter bal § 1 og § 4. I utgangspunktet viser vilkåret til det alminnelige krav til årsakssammenheng mellom den skadevoldende handling og den aktuelle skaden. I tillegg må årsakssammenhengen bygge på en skadegjørende handling som er relevant for bilansvaret.⁷⁷ Det vil si at skaden må være en realisering av motorvognens fareegenskaper.⁷⁸

I følge Motorvognansvarskomiteen skal begrepet tolkes vidt, og omfatter *"enhver skade som har en noenlunde naturlig sammenheng med en motorvogns tilstand, egenskaper eller andre forhold, så framt skaden ikke er voldt ved at motorvognen brukes til annet formål enn som kjøretøy"*.⁷⁹

Komiteen fremhevet at dekningsområdet etter bilansvarsloven skulle omfatte *"alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig ved annen forsikring eller trygd"*. Dekningsområdet er således svært vidt, og vil i utgangspunktet omfatte all skade som har en viss sammenheng med motorvognen. Begrepet omfatter blant annet skade som følge av at dyr blir skremt på grunn av støy fra motorvognen, oljesøl, hjul som løsner, slag fra vogndøren, snubling ved av- og påstigning og akutt eksosforgiftning.⁸⁰

Overskriften til bal § 8; *"(samanstøyt og anna)"*, viser videre at det ikke er noe krav til fysisk kontakt mellom motorvognene. Bestemmelsen omfatter ikke bare de faktiske sammenstøt, men også *"anna"* skade når den oppstår som følge av forhold ved motorvognen. For eksempel at en bil kjører utfor veien, i det den prøver å unngå sammenstøt med en annen bil i feil kjørebane.⁸¹ Dette var også lagt til grunn av komiteen ved uttalelse om at blending fra vognens lykter omfattes av begrepet *"gjer"*.⁸²

⁷⁷ Nygaard, *Bilansvar*, på side 86

⁷⁸ Se blant annet Rt. 1959 s. 661, på side 662

⁷⁹ NUT-1957-1, på side 58

⁸⁰ NUT-1957-1, side 58 følgende

⁸¹ Se som eksempel Rt. 1934 s. 186

⁸² NUT-1957-1, på side 58

Rt. 2003 s. 557⁸³ viser at det ikke er krav til noen aktiv skadeforvoldelse hos den ansvarlige motorvogn.

Et annet eksempel er Rt. 1965 s. 451 (Vinsjedommen), hvor wire fra en lastebil lå i veibanen, noe som medførte skade på motorsykkel som kom kjørende forbi.

Imidlertid vil ikke en hver skade som oppstår i nærheten av en motorvogn være omfattet av bilansvaret. Selv om begrepet "gjer" skal tolkes vidt, er det likevel et vilkår at motorvognen etter en naturlig forståelse kan sies å ha vært årsak til skaden. Dersom skaden oppstår i nærheten av motorvognen, men ikke har noen naturlig sammenheng med dens forhold, foreligger det ikke ansvar på dennes side.

I følge Motorvognansvarskomiteen vil det være veiledende for vurderingen *"om skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lett bevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig."*⁸⁴

Komiteen ønsket ikke å begrense ansvaret til de påregnelige skader i forhold til motorvognens bruk, men påpeker imidlertid at *"det i samsvar med alminnelige rettsgrunnsetninger [må] settes en eller annen grense i den fysiske – og psykiske - årsaksrekke som motorvognens bruk eller tilstand utløser"*.⁸⁵ Videre legger de til grunn at skadefølgen må ha en *"naturlig eller rimelig årsakssammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold"*.⁸⁶

Høyesterett har avgrenset bilansvaret mot tilfeller hvor motorvognen ikke har utgjort noe virkende element i hendelsesforløpet. I Rt. 1968 s. 878 (Steinblokkdommen) la retten til grunn at skade som ble påført bil og passasjer som følge av at en steinblokk raste ned på veien og traff bilen, ikke var *"volt av bilen i lovens forstand"*.⁸⁷ Steinblokken ville ha gjort den

⁸³ Omtalt under punkt 3.1.3

⁸⁴ NUT-1957-1, på side 58

⁸⁵ NUT-1957-1, på side 60

⁸⁶ NUT-1957-1, på side 60

⁸⁷ På side 881

samme skade uansett om det var bilen eller noe annet den traff, og ble derfor ansett som den eneste skadeårsak.

Det sentrale hensyn bak bilansvarsloven er at bruk av motorvogn medfører en stor risiko for skade. Begrepet "*gjer*" må tolkes ut fra hensynet bak loven, noe som tilsier at skaden må ha en viss sammenheng med motorvognens fareegenskap. Av hensyn til skadelidte kan det virke rimelig å dekke tapet under trafikkforsikringen, i tilfeller hvor skadelidte ikke får dekt sitt tap på annen måte. Som nevnt ovenfor var det også Motorvognansvarskomiteens hensikt at skade som ikke er naturlig å henvise til andre forsikringsordninger skulle dekkes under motorvognansvaret. Det kan imidlertid ikke være adgang til å legge vekt på rimelighetshensyn i forhold til skadelidte alene, så lenge det fremstår som klart at motorvognen etter en naturlig forståelse ikke har voldt skaden.

3.2.3 "kjem av"

Bal § 8 inneholder et todelt krav til årsakssammenheng. I tillegg til det alminnelige kravet til årsakssammenheng mellom skaden og den skadevoldende handling, er det ved sammenstøt krav til at vilkårene i bokstavene a til c i første ledd er oppfylt, og at det er sammenheng mellom den skadevoldende handling og det aktuelle feilkriteriet. "Feilen" må således ha vært årsaken til at motorvognen gjorde skaden. Det er dette som ligger i ordlyden i begrepet "*kjem av*".

Ved vurderingen av om skaden "*kjem av*" den "feil" som foreligger etter bokstavene a til c ser man på om det er sannsynlig at skaden ville vært unngått eller fått mindre omfang dersom feilkriteriet hos motorvognen var tenkt bort. En slik tilnærming av vilkåret ble lagt til grunn av Høyesterett i Rt. 1954 s. 965. Bremsene til en drosje sviktet plutselig på tur nedover en bakke, slik at den kolliderte med lastebil som kjørte midt i veien. Retten la til grunn at lastebilens plassering ikke hadde hatt betydning for sammenstøtet. Jeg forstår det slik at selv om lastebilen oppfylte vilkåret i bokstav a, og voldt skade på drosjebilen, var det ikke sammenheng mellom vilkårene. Skaden kom av drosjebilens sviktende bremses, og ville oppstått selv om lastebilen lå helt til høyre i sin kjørebane.

I følge Motorvognansvarskomiteen omfatter skade som motorvogn "gjør" blant annet steinsprutskade.⁸⁸ Som redegjort for under punkt 3.1.2 er imidlertid steinsprut i utgangspunktet ikke omfattet av det objektive ansvaret.⁸⁹ Så lenge vilkårene i bokstav a til c ikke er oppfylt, vil det således ikke foreligge ansvar for den skadevoldende motorvogn, selv om skaden er gjort av vognen.

Erstatningsansvar kan imidlertid følge av at den motorvognen som skapte steinspruten har handlet uaktsomt i henhold til bokstav a, enten ved uforsvarlig forbikjøring på gruset vei eller uaktsom skrensing. Årsaksspørsmålet er således aktuelt i alle tilfeller.

I underrettspraksis har det vært hevdet at en "feil" som skyldes en umiddelbar forutgående handling ikke skal vurderes på selvstendig grunnlag som årsak til skade, men ut fra den handling som satte årsaksrekken i gang. RG 1965 s. 373 (Frostating lagmannsrett) omhandler et tilfelle hvor steinsprut medførte hvitning av frontrute. Føreren mistet kontroll over vognen og kom over i motgående kjørebane, noe som medførte sammenstøt med en tredje bil. Etter lagmannsrettens syn er dette *"En kjedereaksjon som ... må bedømmes som ett samlet skadetilfelle, og tilskrives den begivenhet som fra først av satte den i gang"*.⁹⁰ Rettens avgjørelse medførte at ansvar ikke ble tillagt noen av motorvognene, skadelidte måtte således dekke tapet sitt selv.

I teorien har det vært hevdet at dommen gir uttrykk for en vurdering av hvorvidt vilkåret til teknisk svikt i bokstav b har vært oppfylt. Nygaard mener spørsmålet i dommen var *"om mangelen ved frontruten gjekk under § 8 bokstav b"*,⁹¹ mens Bryn m.fl. hevder at dommen gir uttrykk for at frontrute som hvitner pga. steinsprut ikke rammes av bokstav b.⁹²

Jeg mener at forståelsen av dommen må nyanseres i forhold til dette. Det følger uttrykkelig av dommen at *"En splintret og ugjennomsiktig frontrute ... utvilsomt [er] en alvorlig mangel*

⁸⁸ NUT-1957-1 på side 58

⁸⁹ Ot.prp. nr. 24 (1959-1960), side 33 følgende

⁹⁰ På side 376

⁹¹ *Bilansvar*, på side 277

⁹² *Bilansvaret*, på side 152

ved en bil, og kan således medføre ansvar etter bilansvarsloven § 8 b”.⁹³ Ved avgjørelse av om vilkårene for ansvar er oppfylt i det konkrete tilfellet trekker retten vurderingstidspunktet tilbake i tid, til før steinen traff frontruten. Etter mitt syn mener retten at spørsmålet om det eventuelle feilkriteriet er oppfylt må rettes mot den tilstand vognen hadde *”i det øyeblikk kjedereaksjonen ble satt igang”*.⁹⁴ Kjedereaksjonen ble satt i gang ved steinsprut. Frem til steinspruten oppsto, var frontruten hel, derfor forelå det ikke teknisk svikt. Min forståelse av dommen er således at skaden på møtende vogn ikke kom av den knuste frontruten, men av steinsprut som oppsto umiddelbart forut og som var ansvarlig for skaden på frontruten.

I følge Nygaard ville tilfellet i dag blitt løst etter bokstav c, på grunn av at motorvognen havner over i motgående kjørebane.⁹⁵ Jeg kan ikke se hvorfor vedtakelsen av bokstav c skal føre til en annen løsning. På samme måte som skaden i frontruten skyldtes steinsprut, vil bruddet på trafikkregelen være forårsaket ved steinspruten og således også måtte vurderes som *”ett samlet skadetilfelle”*.⁹⁶

Spørsmålet blir etter dette om *”feil”* som skyldes en umiddelbar forutgående handling ikke vil medføre ansvar for motorvogn med ugjennomsiktig frontrute dersom denne støter sammen med møtende vogn.

Så vidt vites har spørsmålet ikke vært vurdert i Høyesterett.

Etter mitt syn finnes det ikke holdepunkter i forarbeidene for å vurdere hver skade alene ut fra den årsaksfaktor som satte i gang kjedereaksjonen. En slik løsning medfører at *”uskyldig”* skadelidte står uten beskyttelse etter bilansvarslovens regler dersom den første handling ikke oppfyller vilkårene i bokstavene a til c. Dersom skadelidte ikke har tegnet egen kaskoforsikring vil han selv måtte bære hele tapet, i motsetning til skadevolder (motorvognen med ugjennomsiktig frontrute) som kan velte tapet over på

⁹³ På side 375

⁹⁴ På side 376

⁹⁵ Nygaard, *Bilansvar*, på side 277

⁹⁶ Dommen, på side 376

forsikringsselskapet. For skadelidte virker det svært urimelig å måtte dekke sitt eget tap, når det for han fremstår som at skaden er voldt ved "feil" fra en annen motorvogn.

Som redegjort for under punkt 2.2 har praksis fra underdomstolene begrenset vekt. Høyesterett er ikke bundet av avgjørelsen. Etter mitt syn taler sterke reelle hensyn mot den vurderingen som er lagt til grunn i lagmannsretten. Selv om årsaksrekken var satt i gang ved et feilkriterium fra en motorvogn som ikke har vært involvert i selve sammenstøtet, bør det ikke utelukkes at ansvar kan oppstå for den motorvogn som påfører skaden på en "uskyldig" tredjepart.

4. Bilansvarsloven § 8, andre ledd

Bilansvarsloven inneholder en egen medvirkningsregel i forhold til sammenstøt mellom motorvogner; bal § 8, andre ledd:

”Var det på skadelidar-sida òg, slike omstende som er nemnde i fyrste leden, avgjer retten om det skal svarast skadebot etter fyrste leden og då kor stor summen skal vera. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles.”

I utgangspunktet trer denne i stede for medvirkningsregelen i bal § 7, slik at unntaket hvor skadelidte *”leggjast berre lite til last”* ikke gjelder for skade ved sammenstøt. Det var motorvognansvarskomiteens hensikt at også medvirkning *”hvor det ikke er noe vesentlig å legge skadelidte til last”*⁹⁷ skulle få betydning for erstatningen.

4.1 Det dobbeltsporede system.

Dersom det oppstår skade på begge motorvogner legger forarbeidene⁹⁸ opp til en todelt vurdering hvor først den ene vognen anses som skadevolder, med den andre som skadelidt, og så omvendt. I begge tilfeller ser man på om vilkårene i første ledd er oppfylt, for så å vurdere avkorting overfor skadelidte etter andre ledd. *”Åtferda på kvar side og tilhøva elles”* skal således vurderes med bakgrunn i den enkelte skadelidtes krav på erstatning overfor den andre motorvogn som skadevolder.

Dette åpner for at erstatningen kan avkortes ulikt i de forskjellige relasjoner, med den konsekvens at det ikke nødvendigvis blir 100 prosent ansvar samlet sett.

I følge Motorvognansvarskomiteens innstilling innebærer *”dobbeltkravlæren”* at det *”foretas en særskilt fordeling av hver enkelt skade og pålegges hver side å betale sin del av den annen vogns skade”*.⁹⁹

⁹⁷ NUT-1957-1, på side 47

⁹⁸ NUT-1957-1, på side 47. Se også Nygaard, *Bilansvar*, side 231 følgende

⁹⁹ NUT-1957-1, på side 47

Når det gjelder spørsmål om avkorting på grunn av den skadelidte vogns medvirkning, synes imidlertid ikke det dobbeltsporede system å være gjennomført i domstolenes vurdering av bal § 8. Domstolene, så vel som forsikringsselskapene, vurderer skadevoldernes forhold mot hverandre og fordeler ansvaret med 100 prosent mellom partene. Regelen i bal § 8, andre ledd praktiseres som en regel om ansvarsdeling mellom motorvognene, med virkning for begge skader.

Forarbeidene til loven åpner også for at det kan foretas en slik samlet vurdering.¹⁰⁰ Se blant annet Ot.prp. nr 24 (1959-1960), hvor departementet på side 33 betegner vurderingen etter bal § 8, andre ledd, som en erstatningsfordeling.

Det er likevel neppe riktig å utelukke muligheten for at et gitt tilfelle vil bli vurdert etter et rent dobbeltsporet system, med en annen løsning enn 100 prosent samlet ansvar.¹⁰¹

Ved den videre behandlingen av bal § 8 har jeg lagt til grunn den tilnærming som er gjennomført i rettspraksis, med en samlet vurdering og fordeling av ansvaret med virkning for begge skader.

4.2 Sammenheng med første ledd

For å kunne dele ansvaret mellom motorvognene følger det av bestemmelsens andre ledd at *"omstende som er nemnde i fyrste leden"* må foreligge også på skadelidersiden. Etter ordlyden må alle vilkår i første ledd være oppfylt for at ansvarsdeling etter andre ledd overhodet skal være aktuelt. Det kan imidlertid ikke ha vært lovgivers intensjon at skadelidte må ha vært en aktiv årsaksfaktor til sin egen skade. Det avgjørende må være om skadelidte ved å opptre på en annen måte kunne ha hindret skaden eller omfanget av den,¹⁰² mer i tråd med betingelseslæren som gjelder for vurderingen av faktisk årsakssammenheng ellers i

¹⁰⁰ NUT-1957-1, på side 47

¹⁰¹ Se for eksempel Bryn m.fl., *Bilansvaret*, side 163 flg.

¹⁰² Se punkt 3.2.3

erstatningsretten. Vilkåret for medvirkning er oppfylt dersom skaden ikke ville oppstått eller fått samme omfang dersom medvirkningen tenkes bort.

Skadelidte kan for eksempel bli utsatt for skade ved at last på motorvogn som kjører foran, forflytter seg og påfører skade på vognen bak. Her kan det vurderes hvorvidt skaden kunne vært unngått dersom skadelidte holdt større avstand. Skadelidtes handling kan i et slikt tilfelle ikke sies å ha vært en aktiv årsaksfaktor, men erstatningen vil likevel kunne avkortes på grunn av medvirkning.

Avkorting kan skje selv om medvirkningen ikke har vært nødvendig for selve skaden, men hvor skadelidtes egen handling har medført et større skadeomfang enn nødvendig. I en dom fra Eidsivating lagmannsrett, RG 1974 s. 77, legger retten vekt på at manglende bruk av briller hadde svekket sjåførens observasjons- og reaksjonsevne slik at ulykken fikk et større omfang enn nødvendig. Han måtte derfor selv bære en tredjedel av tapet. Det som har betydning for avkortningsspørsmålet er om hele eller en del av tapet kunne vært unngått dersom skadelidtes handling hadde vært tenkt bort.

Hvis skadelidte oppfyller vilkåret til medvirkning, *”avgjer retten om det skal svarast skadebot etter fyrste leden og då kor stor summen skal vera”*. Etter ordlyden er det således ingen automatikk i at en hver medvirkning medfører ansvarsdeling mellom partene. Så vidt vites foreligger det imidlertid ingen Høyesterettsdom, avsagt etter lovens ikrafttredelse, hvor fullt ansvar tillegges kun den ene part dersom begge oppfyller vilkårene i første ledd. Høyesterett har etter mitt syn strekt seg langt for å tillegge ansvar på begge sider. Rt. 1966 s. 616 omhandler et tilfelle med en lastebil som kolliderte med en traktor, først og fremst på grunn av at førstnevnte holdt for høy hastighet, ikke viste nødvendig oppmerksomhet og brøt vikeplikten. Traktoren på sin side handlet ikke i samsvar med dagjeldende trafikkregel¹⁰³ om *”i rimelig utstrekning å la trafikken på den større vei passere først”*. Etter rettens syn burde ikke traktoren kjøre ut i veien uten å være mer eller mindre sikker på at han skulle få tid til å krysse veien slik at lastebilen kunne kjøre forbi. En fjerdedel av ansvaret ble derfor tillagt traktoren.

¹⁰³ Trafikkreglenes § 16 nr. 1, annet ledd (ikke gjeldende i dag), se også dommen på side 618

Fra underrettspraksis foreligger derimot flere eksempler hvor ansvaret har vært tillagt kun den ene av motorvognene, selv om "feil" forelå også på den andre motorvognens side.¹⁰⁴

4.3 Momenter ved vurderingen

Hvordan ansvaret skal fordeles mellom de møtende motorvogner reguleres av bal § 8, andre ledd, andre punktum, som sier at "*avgjerda skal retta seg etter åtfjerda på kvar side og tilhøva elles*".

For det første følger det av ordlyden at forholdene på begge sider skal tas med i vurderingen. Lovbestemmelsen sier ikke noe konkret angående hvilke momenter som har betydning, men ordlyden angir at det er et bredt område for vurderingen, hvor alle relevante momenter kan tas med.

Høyesterett har avsagt en rekke dommer i tid forut for loven som kan ha betydning i forhold til hvilke momenter som er relevante, og hvordan disse skal vektes mot hverandre. I Rt. 1934 s. 186 uttaler Høyesterett at fordelingen foretas etter "*almindelige erstatningsregler*" og at det ved fordelingen tas hensyn til "*beskaffenheten av feilene og deres innflytelse paa skaden*".¹⁰⁵ For det første tilsier dette at alminnelige erstatningsrettslige regler skal ligge til grunn for vurderingen. Videre forstår jeg Høyesterett slik at ansvaret skal fordeles mellom partene ut fra hvilken type handling som foreligger på hver side, samt handlingens betydning for at skaden oppsto.

Forarbeidene gir henvisning på en meget skjønnsmessig vurdering, hvor det skal tas hensyn til "*alle feil m.v. fra hver side*".¹⁰⁶ Når det gjelder den konkrete vurderingen uttaler komiteen at det "*ved bedømmelsen synes rimelig som regel å legge større vekt på eventuell utvist skyld enn utilreknelig materialsvikt eller personlig svikt*".¹⁰⁷ Dette er videre fulgt opp ved

¹⁰⁴ Se som eksempel RG 1981 s. 938 (Eidsivating lagmannsrett), dom fra Eidsivating lagmannsrett LE-1987-87, og dom fra Frostating lagmannsrett LF-2006-155337

¹⁰⁵ På side 187

¹⁰⁶ NUT-1957-1, på side 47

¹⁰⁷ NUT-1957-1, på side 47

endringen av loven i 1985, hvor betydningen av bokstav c ble drøftet.¹⁰⁸ Utover dette sier verken Motorvognansvarskomiteen eller departementet i 1984 noe konkret om "åtfersda"s betydning i den aktuelle situasjonen.

Ordlyden i bestemmelsen åpner for at det i tillegg kan legges vekt på andre forhold enn type handling og dens betydning for trafikkuhellet, men som på grunn av reelle hensyn like vel kan ha betydning for fordelingen av erstatningsansvaret ("*tilhøva elles*"). Hvilke forhold det her vil være relevant å legge vekt på gir ikke ordlyden noe nærmere forklaring på.

Forarbeidene gir ingen veiledning, og rettspraksis bidrar heller ikke til noen avklaring. På grunn av at lovteksten skiller mellom "*åtfersda på kvar side*" og "*tilhøva elles*", vil det være naturlig at det er forhold som ikke knytter seg til motorvognens fremtreden som er ment å omfattes av det siste begrepet. Momentet drøftes nærmere under punkt 4.3.5.

I det følgende vil jeg se nærmere på hvilke momenter som kan være relevante, og deres betydning for vurderingen.

4.3.1 Det dominerende trekk ved hendelsesforløpet

Ut fra den beskjedne rettspraksisen som foreligger kan det synes som at utgangspunktet for fordelingen er hvilken av vognene som var den mest dominerende årsaksfaktoren for at sammenstøtet oppsto. I Rt. 1974 s. 1243 legger Høyesterett $\frac{3}{4}$ av ansvaret for sammenstøt med motorsykel på personbilen som var "*det dominerende trekk i det hendingsforløpet som ledet til ulykken*".¹⁰⁹

I Rt. 1969 s. 806 vurderer Høyesterett innledningsvis om den ene av partenes uaktsomhet har vært så "*betydelig eller dominerende*"¹¹⁰ at man kunne se bort fra den andres uaktsomhet. Retten kom imidlertid til at så ikke var tilfellet.

¹⁰⁸ Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 69

¹⁰⁹ på side 1246

¹¹⁰ På side 809

Dette utgangspunktet synes også å ligge til grunn for eldre rettspraksis. I Rt. 1932 s. 1055 legger retten til grunn at *"hovedskylden"*¹¹¹ for sammenstøtet lå hos den motorvognen som både brøt vikeplikten og holdt for høy hastighet, og la derfor 2/3 av erstatningsansvaret på denne. Den møtende lastebil måtte imidlertid ta en mindre del av ansvaret fordi hans framturen var egnet til å skape tvil om hvordan den ville plassere seg videre i trafikkbildet. Den samme vurdering var lagt til grunn av Høyesterett i Rt. 1934 s. 186, hvor ansvaret ble fordelt med 2/3 på den motorvogn som hadde *"utsatt den møtende trafikk for fare"*.¹¹²

Selv om den ene motorvognen utgjør den dominerende årsaksfaktoren er det ikke slik at dette alltid vil være avgjørende for ansvarsdelingen. Motorvognansvarskomiteen fremhever således at uaktsomhet også kan medføre ansvar etter bal § 8, selv om det *"ikke [er] noe vesentlig å legge den ene vognfører til last"*.¹¹³ Det faktum at den ene av motorvognene har hovedskylden for sammenstøtet er således et retningsgivende og tungtveiende argument for fordelingen av ansvar, men ikke alene avgjørende.

4.3.2 Graden av uaktsomhet

Dersom det ikke foreligger holdepunkter for at den ene parts uaktsomme forhold er det dominerende trekk i hendelsesforløpet er utgangspunktet at ansvaret fordeles likt mellom partene.

Ved avgjørelser truffet før lovens ikrafttredelse har Høyesterett en rekke ganger gitt uttrykk for en slik løsning.¹¹⁴ Høyesterett vurderte i Rt. 1955 s. 629 å tillegge en større del av ansvaret på brøytebil som skiftet fra venstre til høyre side av vegen like før sammenstøtet. Imidlertid la retten til grunn at *"begge førere hadde de samme forutsetninger for å bedømme faren ved å gå inn i kurven med den fart de hadde"*.¹¹⁵ Ansvaret ble derfor fordelt med en halvpart på hver.

¹¹¹ På side 1056

¹¹² På side 187

¹¹³ NUT-1951-1, på side 50

¹¹⁴ Rt. 1936 s. 727, Rt. 1939 s. 753 og Rt. 1955 s. 629

¹¹⁵ På side 633

I tid etter lovens ikrafttredelse har Høyesterett på nytt vurdert å tillegge en større del av ansvaret på den ene motorvognen, men endte med en fordeling på en halvpart på hver.¹¹⁶ Jeg forstår det slik at retten ikke hadde sterke nok holdepunkter for en annen fordeling.

Ett holdepunkt for en annen fordeling vil i første rekke være at det er utvist ulik grad av skyld fra de involverte parters side. I Rt. 1975 s. 534 var begrunnelsen for at den ene motorvognen eventuelt skulle tillegges en større del av ansvaret, at føreren hadde vist graverende mangel på ansvar i trafikken.

I vurderingen av skyldgraden på hver side vil mange av de momenter som domstolene har lagt vekt på under culpavurderingen i alminnelig erstatningsrett være relevant.

Eksempelvis vil adferd som medfører høy risiko for at ulykke kan oppstå, kunne tillegges stor vekt i vurderingen. I Rt. 1969 s. 806 fordelte Høyesterett ansvaret etter graden av uaktsomhet, hvor risiko for sammenstøt var stor. Moped, som ikke hadde oversikt over om det kunne komme trafikk kjørende forbi buss på venstre side i kryssende vei, kjørte ut i sterkt trafikkert gate. Sammenstøt oppsto med lastebil som kom kjørende forbi bussen i 30 km/t, og som til tross for forholdsvis lav fart ikke hadde mulighet til å bremse i tide. Retten vurderte først om mopeds handling var *”så betydelig eller dominerende”*¹¹⁷ at lastebilens medvirkning ikke skulle få betydning etter bal § 8 andre ledd, men fant ikke at de kunne se bort fra lastebilførerens uaktsomhet. Mopeden måtte imidlertid bære to tredjedeler av ansvaret, ettersom hans kjøring ble ansett *”meget uforsvarlig”*¹¹⁸ og var vesentlig mer uaktsom enn lastebilen. Utover redegjørelse for faktum sier ikke retten uttrykkelig hvorfor forholdet innebar en større grad av uaktsomhet. Ettersom forbikjøring av stillestående buss må anses som en normal trafikksituasjon, må det være naturlig å forstå dommen dit hen at mopeds fremtreden i trafikkbildet medførte en stor risiko for at sammenstøt skulle oppstå.

¹¹⁶ Rt. 1975 s. 534

¹¹⁷ På side 809

¹¹⁸ På side 809

Et annet moment som bør tillegges stor vekt er risikoen for stort skadeomfang. Kravet til aktsomhet avhenger av verdien av de interesser som skal beskyttes.¹¹⁹ Bruk av motorvogn medfører fare for store økonomiske tingsskader, men særlig alvorlige personskader og dødsfall. De interesser som skal beskyttes ved aktsom bruk av motorvogn har således stor verdi. Ved fare for at en handling kan medføre skade av betydelig omfang, som for eksempel ved meget høye hastigheter, styrkes kravet til aktsomhet.¹²⁰ Kravet til aktsomhet må etter mitt syn være særlig strengt for motorvogner med stor vekt, hvor selv sammenstøt i svært lav hastighet kan føre til alvorlige skader.

4.3.3 Betydningen av hvilken trafikkregel som er brutt

I Rt. 1975 s. 534 uttaler Høyesterett at *”Overholdelse av påbudet om full stopp før forkjørsveg er av avgjørende betydning for trafikksikkerheten, og overtredelse må bedømmes strengt”*.¹²¹ For det første viser dette at lignende brudd på trafikkreglene må bedømmes på samme måte, men det må også forstås slik at alle brudd på trafikkregler som er av avgjørende betydning for trafikksikkerheten må bedømmes like strengt.

Som tidligere nevnt¹²² behandler Iversen først og fremst betydningen av hvilken trafikkregel som er brutt. Etter hans syn vil for høy fart etter forholdene *”bli et vesentlig og kanskje utslagsgivende moment når skade inntreer og skal gjøres opp”*.¹²³

I dommen ovenfor¹²⁴ stilles således to viktige trafikkregler mot hverandre, for høy fart og overtredelse av påbudet om full stopp. Overtredelsene ble tillagt like stor vekt, og medførte derfor at ansvaret ble delt med en halvpart på hver.

Fordelingsreglene i Regressavtalen beskriver konkrete trafikksituasjoner, og tar i stor grad utgangspunkt i brudd på trafikkreglene.¹²⁵ Hovedreglene i avtalen tar utgangspunkt i

¹¹⁹ Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, på side 96

¹²⁰ Se blant annet Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, på side 108

¹²¹ På side 536 og 537

¹²² Under punktene 1.2 og 3.1.3

¹²³ *Bilansvaret*, på side 140

¹²⁴ Rt. 1975 s. 534

¹²⁵ Plogvoll, *Regressavtalen* gir oversikt over fordelingsreglene

vognenes plassering i forhold til gjeldende regler, særlig reglene om vikeplikt¹²⁶ som er avtalens første punkt. Betydningen av hvilken trafikkregel som er brutt har således hatt stor betydning ved forsikringssekskapenes utforming av avtalen.

Andre trafikkregler av stor betydning for trafiksikkerheten er påbud om tent lys og stans og parkering.

I følge trafikkreglene § 15 skal påbudt lys være *"tent under kjøring"*. Under mørke forhold kan det være svært vanskelig å få øye på motorvogn som kjører uten lys. Av den grunn kan manglende lysbruk ha stor betydning for trafiksikkerheten. Som eksempel vises det til dom fra Eidsivating lagmannsrett¹²⁷ hvor personbil brøt vikeplikten fordi han ikke hadde vært oppmerksom på motorsykkelen som kom kjørende uten lys. Det var mørkt og umulig for personbilen å se at motorsykkelen kom kjørende. Alt ansvaret ble lagt på motorsykkelen.

I motsatt retning går dom fra Agder lagmannsrett¹²⁸ hvor det ble lagt svært liten vekt på manglende lysbruk hos motorsykkelen. Retten uttaler seg ikke om betydningen av lysbruken, men sier at veien var godt opplyst.¹²⁹ Det er naturlig å lese dommen dit hen at manglende lysbruk var av mindre betydning for trafiksikkerheten. Motorsykkelen ble likevel tillagt en fjerdedel av ansvaret, men retten uttaler at ansvar for medvirkning skyldtes at føreren på grunn av promille reagerte på en uheldig måte.

I RG 1974 s. 77 (Eidsivating lagmannsrett) forelå det brudd på de dagjeldende trafikkreglene § 17 nr. 1, andre ledd, om parkering i forkjørsvai angitt ved trafikkskilt. En lastebil var plassert i venstre utgående fil på forkjørsvai, uten gult blinklys. Det var svært vanskelig å oppdage lastebilen på grunn av forholdene. Retten mente lastebilens plassering var *"en alvorlig trafikkforseelse"*,¹³⁰ og at den utgjorde *"et betydelig faremoment i trafikken"*. På grunn av medvirkning til skadens omfang ble ansvaret fordelt mellom vognene. Lastebilens forhold ble ansett mest uaktsomt, den ble derfor tillagt to tredjedeler av ansvaret.

¹²⁶ Trafikkreglene § 7

¹²⁷ LE-1987-87

¹²⁸ RG 1983 s. 1070

¹²⁹ På side 1073

¹³⁰ På side 82

Etter mitt syn er det ikke type trafikkregel som er av størst betydning for vurderingen, men det konkrete bruddets betydning for trafikksikkerheten. Kjøring uten lys vil være av større betydning i mørke enn ved dagslys, brudd på fartsgrensen vil ha større betydning jo høyere farten er, parkering i forkjøringsvei er særlig risikabelt dersom vognen er vanskelig å se på avstand.

Det vil være naturlig å legge den samme tolkning til grunn for alle typer trafikkregler. For eksempel vil rygging¹³¹ ut i sterkt trafikkert vei trolig anses mer uaktsomt enn på en mindre trafikkert vei. Forbikjøring¹³² vil være mer risikofylt like før en sving enn på rett strekning og således medføre en høyere grad av uaktsomhet.

Samtidig som man ved vurderingen kan ta hensyn til hvilken trafikkregel som er brutt, vil de øvrige momenter kunne få stor betydning, blant annet graden av eventuell uaktsomhet ved overtredelsen av trafikkregelen¹³³ og hvor stor betydning overtredelsen har hatt for sammenstøtet.¹³⁴ I Rt. 1974 s. 1243 hadde motorsykkelløper holdt for høy fart etter forholdene, men var ikke særlig sterkt å bebreide. Bilfører som hadde brutt vikeplikten ble derfor tillagt den største del av ansvaret.

4.3.4 Uaktsomhet bare på den ene siden

Som ovenfor nevnt er det videre et utgangspunkt at uaktsomhet veier tyngre enn ren teknisk svikt eller objektivt brudd på trafikkreglene. Dette følger av forarbeidene til loven,¹³⁵ samt forarbeidene til endring av loven i 1985.¹³⁶ Departementet uttalte at det synes *”rimelig å legge større vekt på eventuell utvist skyld enn et rent objektivt brudd på trafikkreglene”*.

En slik vurdering har gode reelle grunner for seg. Den som kan klandres for sin handling har gjort noe som er verre enn den som ikke kan klandres.

¹³¹ Trafikkreglene § 11

¹³² Trafikkreglene § 12

¹³³ Se punkt 4.3.2

¹³⁴ Se punkt 4.3.1

¹³⁵ NUT-1957-1, på side 47

¹³⁶ Ot.prp. nr. 75 (1983-1984), på side 69

Denne tilnærming av spørsmålet om fordelingen av ansvaret var gjennomført i vurdering fra Høyesterett i dom som var avsagt før lovens ikrafttredelse.¹³⁷ Tvisten gjaldt sammenstøt mellom motorsykkel og rutebil. Motorsykkelen kom kjørende bak rutebilen. Sistnevnte bremsset ned og stanset uten at motorsykkelen ble oppmerksom på dette i tide, noe som førte til at motorsykkelen kjørte inn i rutebilens bakdel.

Retten la til grunn at det ikke forelå uaktsomhet på rutebilens side, men at stopplysarrangementet på bilen var mangelfullt og således en teknisk svikt ved kjøretøyet. Føreren av motorsykkelen hadde opptrådt uaktsomt. Det var første gang han kjørte motorsykkel. Han hadde mangelfull øvelse med et slikt kjøretøy og på grunn av at han ikke hadde nok kunnskaper og ikke var fortrolig med motorsykkelen, reagerte han ikke slik han burde gjort. I stede for å bremse ned, forsøkte han å svinge til venstre for rutebilen.

Ved fordelingen av ansvaret mellom partene vurderer retten ren teknisk svikt etter bokstav b, mot vanlig uaktsomhet etter bokstav a, og fordeler ansvaret med $\frac{1}{4}$ på teknisk svikt og $\frac{3}{4}$ på uaktsomheten.

Det foreligger ingen praksis fra Høyesterett hvor rent objektivt brudd på trafikkreglene er vurdert opp mot uaktsomhet. På grunn av at loven over en lengre tidsperiode ikke inneholdt feilkriteriet i bokstav c, skulle det svært lite til for at domstolen konkluderte med uaktsomhet. Etter vedtakelsen av bokstav c kan det stilles spørsmålstegn om aktsomhetsvurderingen er like streng, eller om vurderingen vil gjennomføres *”mer reelt og fornuftig”*,¹³⁸ slik at det oftere vil forekomme tilfeller med uaktsomhet på den ene side og rent brudd på trafikkreglene på den andre.

Vedtakelsen av bokstav c skulle tilsi at vurderingen av aktsomheten i utgangspunktet ikke er like streng. På den annen side er det også i den alminnelige erstatningsretten en streng aktsomhetsvurdering hvis man har brutt en regel som har til hensikt å forebygge at skade påføres.¹³⁹ Den praktiske betydningen i forhold til ansvarsfordelingen vil imidlertid være

¹³⁷ Rt. 1960 s. 1153.

¹³⁸ Bryn m.fl., *Bilansvaret*, på side 149

¹³⁹ Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, side 100 følgende, og Nygaard, *Skade og ansvar*, side 202 følgende

begrenset. Eventuelle grensetilfeller på den helt nedre del av uaktsomhetsskalaen, som nærmest grenser mot objektivt ansvar, vil etter mitt skjønn normalt ikke gjøre noe utslag ved fordelingen av ansvaret.

I underdomstolene har det generelt vært lagt svært stor vekt på den klart uaktsomme handling, og nærmest sett helt bort fra brudd på trafikkreglene dersom det har vært spørsmål om ansvarsdeling. Ved brudd på vikeplikten har praksis gått i retning av å legge alt ansvar på den ikke-vikepliktige motorvogn, dersom det bare er dennes forhold som har vært karakterisert som uaktsom.

I en tvist behandlet ved Frostating lagmannsrett, LF-2006-155337, kom to motorvogner nærmest samtidig inn i en rundkjøring. Det ble lagt til grunn at den ene motorvognen, en minibuss, var så vidt sist over vikelinjen, og av den grunn brøt vikeplikten. Den andre, en personbil, hadde en hastighet på 105 km/t før nedbremsing. Retten la til grunn at han burde ha skjønnt at minibussen ikke ville klare å bremse i tide, på grunn av tyngden på kjøretøyet. Sammenstøtet skyldtes først og fremst hastigheten på bilen, som derfor måtte bære det fulle ansvaret for ulykken.

Selv om det ikke følger direkte av dommen, forstår jeg det slik at en normal hastighet hos personbilen ville ført til at minibussen hadde kommet først over vikelinjen, og dermed ikke brutt vikeplikten. Når bruddet på vikeplikten skyldtes at personbilen holdt en for høy hastighet, vil ansvar for minibussen medføre en tilfeldig fordel for personbilen.

Den samme løsning ble valgt av Eidsivating lagmannsrett, LE-1987-87, to år etter at bokstav c var trådt i kraft. Motorsykkel som kom kjørende uten lys, med lysopplegg i svært dårlig teknisk stand og manglende forbrems måtte bære hele ansvaret for sammenstøt med bil som hadde vikeplikt. Retten la til grunn at føreren av motorsykkelen *”forårsaket skaden ved egen grov uaktsomhet”*.¹⁴⁰

En mulig konklusjon som kan trekkes er at uaktsomhet mot rent objektivt ansvar i utgangspunktet fordeles med $\frac{3}{4}$ på den uaktsomme, men at utgangspunktet må nyanseres

¹⁴⁰ Nest siste avsnitt i dommen

for visse typetilfeller. Denne løsningen har Høyesterett lagt til grunn ved ren teknisk svikt mot uaktsomhet.¹⁴¹ Ved brudd på vikeplikten på den ene side og for høy fart på den andre har Høyesterett vært nær ved å legge størst ansvar på den som kjørte for fort, jf Rt. 1975 s. 534. Den antatte hastighet på 120 km/t ga uttrykk for *”en særdeles graverende mangel på ansvar i trafikken”*, noe som medførte *”tvil om ikke [den ene motorvognen] burde bære en større del av ansvaret enn halvparten”*.¹⁴² Retten valgte imidlertid å ikke fravike lagmannsrettens vurdering, og fordelte ansvaret med en halvpart på hver. På denne tiden var ikke brudd på trafikkreglene et vilkår i første ledd, bruddet på vikeplikten må derfor også ha vært karakterisert som uaktsomt.

I Regressavtalen er det avtalt en fordeling med 2/3 på den som bryter vikeplikten og 1/3 på den som kjører for fort etter forholdene. Ut fra den rettslige vurderingen jeg har gjennomgått ovenfor mener jeg det er feil å ta utgangspunkt i en slik fordeling. Særlig så lenge manglende overholdelse av vikeplikten ikke er karakterisert som uaktsom.

For øvrig foreligger ett tilfelle fra Frostating lagmannsrett¹⁴³ hvor fordelingen ble den samme som etter regressavtalen. Her var imidlertid bruddet på vikeplikten ansett mest uaktsomt på grunn av at sjåføren var klar over at han ikke hadde full oversikt, mens fartsoverskridelsen ikke var karakterisert som grov. Unntak fra utgangspunktet lar seg derfor forklare med de særlige forhold som gjorde seg gjeldende i det konkrete tilfellet.

4.3.5 ”Tilhøva elles”

Hva som faller inn under *”tilhøva elles”* fremgår verken av loven eller forarbeidene. Rettspraksis tar som regel utgangspunkt i *”åtferda på kvar side”*, og gir derfor lite bidrag til å klarlegge momentet. Noen klare holdepunkter fremgår heller ikke av teorien.

Nygaard uttaler svært kortfattet at motorvognenes vekt kan gå inn under *”tilhøva elles”*.¹⁴⁴ Motorvognens vekt kan ha betydning i forhold til skadeomfanget. Sammenstøt mellom for

¹⁴¹ Rt. 1960 s. 1153

¹⁴² Rt. 1975 s. 534, på side 537

¹⁴³ RG 1969 s. 508

¹⁴⁴ *Bilansvar*, på side 281

eksempel lastebil og motorsykkel vil lett medføre svært alvorlige skader på motorsykkelen, særlig i forhold til personskade. For lastebilen vil sammenstøt med motorsykkel som regel ikke medføre annet enn skade på bilen. Dette kan være et argument for at lastebilen bør bære en større del av ansvaret. Imidlertid synes ikke domstolen å ha tillagt vektforskjellen betydning. I Rt. 1969 s. 806 vurderte Høyesterett forholdene på begge sider, uten å ta hensyn til vektforskjellen mellom lastebil og moped. Etter mitt syn er det ikke rimelig å tillegge et tyngre kjøretøy større vekt alene på grunn av dens tyngde. Dersom tyngden derimot har hatt betydning for selve sammenstøtet, bør dette være et moment i forhold til graden av skyld, fordi større skadepotensial medfører større krav til aktsomhet.

Iversen hevder at det kan være anledning til å ta hensyn til skadelidtes økonomiske behov for erstatning.¹⁴⁵ Han viser i denne sammenheng til rettspraksis som ikke omhandler sammenstøt, men personskade som etter min forståelse faller inn under bal § 4, med avkorting etter bal § 7.

Spørsmålet blir da om "*tilhøva elles*" åpner for å legge vekt på sosiale hensyn, som for eksempel skadelidtes økonomiske situasjon og behovet for erstatning.

Etter min oppfatning kan sosiale hensyn tillegges vekt ved avkorting på grunn av medvirkning etter bal § 7, hvor det er forholdet til den enkelte skadelidte som har betydning.¹⁴⁶ Som en følge av at bal § 8 praktiseres som en fordelingsregel, vil avkorting på den ene side automatisk få konsekvenser for den andre siden, dersom det har oppstått skader på begge motorvogner. Hvis det unnlates å avkorte overfor den ene parten, vil den andre parten bli tillagt fullt ansvar. Man kan derfor si at det den ene "vinner", vil den andre "tape".¹⁴⁷ Se imidlertid drøftingen under punkt 4.3.6.

Så vidt vites foreligger det ingen domspraksis hvor økonomiske forhold har hatt betydning for fordelingen av ansvaret mellom motorvognene

¹⁴⁵ *Bilansvaret*, på side 113

¹⁴⁶ Se blant annet Nygaard, *Bilansvar*, side 193 følgende

¹⁴⁷ Bryn m.fl. synes å ha den samme rettsoppfatning, *Bilansvaret* s. 159

Jeg kan ikke se noen god begrunnelse for å legge vekt på skadelidtes økonomiske behov for erstatning ved vurdering etter bal § 8. For motorvogneieren har ansvarsdeling etter bal § 8 kun betydning i forhold til skade på motorvognene. Når det gjelder tap i forbindelse med personskade vil skadelidte ha sitt krav i behold overfor eget selskap, hvor hans økonomiske stilling vil kunne få betydning dersom det er aktuelt med avkorting etter bal § 7. Fordelingen av ansvaret etter bal § 8 vil derfor i størst grad ha økonomisk betydning for forsikringsselskapene. Dersom man skal legge vekt på skadelidtes økonomiske behov for erstatning vil dette medføre en tilfeldig fordel, eventuelt ulempe, for selskapene.

Dersom man i stor grad åpner for å legge vekt på forhold som ikke har hatt betydning for selve sammenstøtet, vil resultatet bli svært tilfeldig avhengig av hvilke parter som er involvert og deres personlige forhold. Hensynet bak reglene om sammenstøt er først og fremst farerisikoen som foreligger på begge sider. Det er denne farerisikoen som realiserer seg i skaden, noe som tilsier at det som hovedregel skal legges vekt på hver motorvogns bidrag til sammenstøtet eller omfanget av skaden. For den enkelte skadevolder vil det trolig være vanskelig å godta å måtte bære en større del av tapet med den begrunnelse at det foreligger særlige forhold på møtende motorvogns side.

Etter mitt syn er *"tilhøva elles"* inntatt som et moment i bestemmelsen for å fange opp forhold som lovgiver ikke kunne forutse, men som likevel bør være med i vurderingen. Videre ser jeg det slik at betydningen av momentet per i dag er svært begrenset og at det i liten grad kan legges vekt på andre forhold enn de som hadde betydning for selve sammenstøtet.¹⁴⁸

4.3.6 Betydningen av skadelidtes medvirkning til omfanget av egen personskade

I utgangspunktet er bal § 8 uttømmende. Fordelingen av ansvaret mellom motorvognene reguleres således av bestemmelsens andre ledd, slik at avkorting overfor den enkelte skadelidte ikke skjer etter bal § 7 i forhold til den delen av skaden som møtende motorvogn er ansvarlig for.

¹⁴⁸ Bryn m.fl. synes å ha den samme rettsoppfatning, *Bilansvaret*, på side 159

Motorvognansvarskomiteen fremholdt at *”også skade som voldes på personer i motstotende motorvogn bare skal erstattes etter den alminnelige sammenstøtsregel”*.¹⁴⁹ Erstatning for personskade kan således ikke kreves av motpartens forsikringselskap etter bal § 4, og derfor heller ikke avkortes etter medvirkningsregelen i bal § 7.

I følge komiteen¹⁵⁰ vurderes alle forhold hos den ene motorvognen samlet, slik at det er uten betydning om det er føreren, passasjerer eller andre som er ansvarlig for det forhold som faller inn under bokstavene a til c i bal § 8, første ledd.

Av innstillingen fremgår det videre at *”Alle i samme vogn må ... solidarisere (identifisere) seg med hverandres feil – både passivt (som skadelidt) og til dels også aktivt (som ansvarlig)”*.¹⁵¹ Dette betyr at fordelingsbrøken på for eksempel en halvpart på hver også må legges til grunn for personskadekravet fra passasjerer i bilen på skadelidtersiden. Den resterende del av personskadekravet dekkes av eget selskap, i henhold til lovens øvrige bestemmelser, som kan avkorte erstatningen på grunn av skadelidtes egen medvirkning til personskaden eller dens omfang, jf bal § 7.

Ved ansvarsdeling mellom motorvognene kan skadelidte rette sitt krav mot eget selskap å få dekt sitt fulle tap der. Den delen av tapet som møtende vogn er ansvarlig for, kan eget selskap kreve regress for. Normalt velger skadelidte derfor å rette sitt krav om erstatning mot forsikringselskapet for den vogn skadelidte satt i, som vil være ansvarlig for personskaden etter bal § 4, med eventuell avkorting etter § 7. Dette er også den løsning som var ønskelig fra komiteens side.¹⁵² I motsetning til bal § 8, andre ledd, inneholder bal § 7 en skyldmargin, jf *”berre lite til last”*, slik at ikke en hver form for medvirkning fører til avkorting.

I situasjoner hvor møtende bil er fullt ansvarlig for sammenstøtet, er utgangspunktet at identifikasjonen mellom person og motorvogn medfører at skadelidte får dekt sitt tap i forbindelse med personskaden fullt ut fra motpartens selskap, selv om skadelidte har

¹⁴⁹ NUT-1957-1, på side 49

¹⁵⁰ NUT-1957-1, På side 47

¹⁵¹ NUT-1957-1, på side 47

¹⁵² NUT-1951-1, på side 50

medvirket til omfanget av egen skade ved for eksempel manglende bruk av bilbelte. En slik medvirkning vil normalt ikke ha noen innvirkning på vurderingen etter bal § 8, andre ledd, i forhold til fordelingen av ansvaret mellom motorvognene, fordi forholdet ikke har medvirket til selve sammenstøtet.

Dersom kravet derimot rettes mot selskapet til den vogn skadelidte satt i, vil en slik medvirkning i følge Høyesteretts praksis¹⁵³ regulært anses uaktsom og medføre avkorting. Underrettspraksis viser at manglende bruk av bilbelte som regel medfører en avkorting på rundt 25 prosent. Se som eksempel LG-1998-1451 (Gulating lagmannsrett).

Det har vært hevdet i teorien at manglende bilbeltebruk kan *”reducere erstatningen for personskaden særskilt med hjemmel i bal § 8, andre ledd”*.¹⁵⁴ Bryn m.fl. mener at bal § 8, andre ledd, åpner for at *”vi [vil] kunne få forskjellige erstatningsbrøker over kollisjonsstreken avhengig av skadetype”*. En slik løsning vil kunne medføre at det må foretas en særskilt vurdering overfor hver enkelt skadelidt, hvor det fastsettes en egen fordelingsbrøk i forhold til de forskjellige skader.

I uttalelse fra Forsikringsklagenemnda datert 28.06.2006¹⁵⁵ konkluderte nemnda med at ansvarlig selskap kunne avkorte erstatningen til skadelidt i den *”uskyldige”* motorvogn med 15 prosent på grunn av manglende bruk av bilbelte, med hjemmel i bal § 8, andre ledd. Som grunnlag for sitt standpunkt viser nemnda til Bryn m.fl., men foretar ikke noen selvstendig tolkning av bestemmelsen.

Spørsmålet blir da om bal § 8, andre ledd åpner for at man kan foreta en særskilt vurdering overfor hver skadelidt, og fastsette en egen fordelingsbrøk ut fra skadelidtes særlige forhold.

Bal § 8, andre ledd, sier ikke noe direkte om betydningen av medvirkning til egen personskade, men viser til at avkorting kan skje dersom vilkårene i første ledd også foreligger på skadelidtes side. Etter min forståelse retter vilkårene i første ledd seg først og fremst til

¹⁵³ Rt. 2005 s. 887, under premiss nr. 29

¹⁵⁴ Bryn m.fl. *Bilansvaret*, på side 166

¹⁵⁵ Avkortningsnemndas uttalelse 2297, 28.06.2006

forhold som har hatt betydning for selve kollisjonen, og som kan knyttes til motorvognens fremtreden i trafikkbildet.

Videre finnes det ingen rettspraksis hvor ansvarsbrøken har vært vurdert særskilt i forhold til skadelidtes medvirkning til egen personskade. I det totale antall saker som er behandlet av Høyesterett vurderes fordelingen av ansvaret kun i forhold til medvirkning som har hatt betydning for selve kollisjonen.

Av forarbeidene¹⁵⁶ fremgår det at *"alle feil m.v. fra hver side bedømmes samlet for hver vogn, ikke som et oppgjør direkte i forhold til de impliserte personer"*, noe som trekker ganske klart i retning av at det ikke er adgang til å foreta en egen vurdering overfor hver enkelt skadelidt.

Motorvognansvarskomiteens bruk av begrepet *"dobbelkravlæren"*¹⁵⁷ viser at vurderingen etter bal § 8 er ment å være tosporet. Dersom det åpnes for en særskilt reduisering av erstatningen i forhold til hver personskade, vil dette føre til et flersporet system, noe som ikke synes å ha vært meningen.

Denne tolkningen av bal § 8, støttes også av underrettspraksis. I RG 1984 s. 652 (Eidsivating lagmannsrett) måtte retten ta stilling til avkortingsspørsmålet overfor den enkelte skadelidte i møtende vogn. Skadelidte var passasjer på motorsykkel som kolliderte med en traktor. Motorsykkelen ble tillagt en tredjedel av ansvaret for sammenstøtet. I tillegg måtte skadelidte tåle en avkorting fra eget selskap med en tredjedel på grunn av medvirkning, jf bal § 7. Om skadelidte hadde medvirket til selve sammenstøtet, eller kun til omfang av egen skade fremgår ikke av dommen.

Motorsykkelens forsikringselskap utbetalte erstatningen til skadelidte og krevde regress fra traktorens selskap. Det var uenighet om regresskravet skulle beregnes ut fra det totale tapet, eller det beløp som faktisk var utbetalt. Retten la til grunn at møtende vogns

¹⁵⁶ NUT-1957-1, på side 47

¹⁵⁷ NUT-1957-1, på side 47

forsikringselskap "ikke kunne foreta avkorting i erstatningsbeløpet til ...[skadelidte] på grunn av hennes medvirkning til skaden".¹⁵⁸

Imidlertid synes det lite rimelig at skadelidte, ved å rette sitt krav mot møtende vogns forsikringselskap, kan få et utvidet krav på erstatning. De hensyn som ligger bak regelen i bal § 7, gjør seg gjeldende også overfor en passasjer som blir skadet i en kollisjon, uavhengig av hvilken motorvogn som er ansvarlig for selve trafikkuhellet. At møtende vogn er ansvarlig etter bal § 8 for hele skaden, vil nærmest måtte forstås som en tilfeldig fordel for skadelidte. Manglende bruk av bilbelte må anses like kritikkverdig og risikofyllt uavhengig av om skaden oppstår ved sammenstøt eller eneulykke.

Motorvognansvarskomiteen så det som ønskelig at skadelidte skulle rette sitt krav på erstatning mot forsikringselskapet for den motorvogn som skadelidte satt i. Komiteen uttalte blant annet; "Det vil lette skadeoppjøret at passasjerer henvises og mest mulig tvinges til å holde seg til den ansvarlige for <egen> vogn og dennes trafikkforsikring".¹⁵⁹ Etter dette forstår jeg det slik at komiteen ikke hadde til hensikt å åpne for situasjoner hvor det vil være en fordel for skadelidte å rette sitt krav mot møtende vogns forsikringselskap.

Komiteen og departementet synes ikke å ha vært klar over den aktuelle problemstillingen ved utformingen av loven. Avkorting på grunn av skadelidtes medvirkning til omfanget av egen personskade kan etter mitt syn ikke bygges kun på rimelighetsbetraktninger, all den tid tolkning av ordlyden, rettspraksis og uttalelser fra forarbeidene går i en annen retning. Jeg er derfor av den oppfatning at loven ikke åpner for at det kan foretas individuelle avkortninger overfor hver enkelt skadelidte på grunn av medvirkning til omfanget av egen personskade, selv om reelle hensyn kan anføres for den motsatte løsning.

4.4 Rettsvirkning

Rettsvirkningene etter bal § 8 vil være avhengig av om det tillegges fullt ansvar på en av motorvognene, eller om ansvaret fordeles mellom de involverte parter.

¹⁵⁸ på side 655

¹⁵⁹ NUT-1957-1, på side 50

4.4.1 Fordelingen av erstatningsansvaret

Bestemmelsen sier ikke noe om hvordan fordelingen av ansvaret skal gjøres. Domstolene har som regel fordelt ansvaret med brøkdeler, for eksempel $\frac{1}{4}$ og $\frac{3}{4}$. Dette er også systemet som er valgt av forsikringselskapene ved regressavtalen. Det er imidlertid ingen absolutt regel om at fordelingen skal gjennomføres slik. I dom fra Eidsivating lagmannsrett, LE 1993 s. 1428, ble ansvaret fordelt med 20 prosent på den ene og 80 prosent på den andre.

Dersom det anses hensiktsmessig i den konkrete sak, kan eventuelle andre fordelingsmetoder velges, for eksempel fordeling etter erstatningssum.¹⁶⁰ Hovedsaken er at resultatet i saken blir mest mulig riktig ut fra en konkret vurdering i henhold til bal § 8. Meget kompliserte fordelingsmetoder kan imidlertid være med på å skape forvirring og usikkerhet, og bør av den grunn unngås.

Andre ledd er utformet som en avkortingsregel. Det vil si at erstatningssummen i forhold til skadelidtes tap kan avkortes etter hvor stor grad av medvirkning som foreligger. I utgangspunktet kan ordlyden forstås slik at liten grad av medvirkning, vil medføre liten avkortning, mens stor grad av medvirkning, vil føre til større avkortning. Slik er det imidlertid ikke.

Hvor stor avkortingen blir, avgjøres ut fra hvor stor grad av ansvar som kan pålegges hver av motorvognene, sett i sammenheng med hverandre.¹⁶¹ Fordelingen av 100 prosent ansvar mellom partene følger av at det dobbeltsporede system ikke følges i praksis. Hvis den ene skadelidte, A, får avkortet sitt tap med $\frac{1}{4}$, vil A være skadevolder overfor den andre, B, med ansvar for $\frac{1}{4}$ av B sitt tap. En ren avkortingsregel er dette kun hvor det bare er den ene motorvognen som påføres skade. Ved skade på begge sider vil hver av motorvognene anses som skadevolder overfor den andres skader. Vurderingen etter andre ledd foretas således som en ansvarsdeling mellom partene.

¹⁶⁰ Se blant annet Bryn m.fl., *Bilansvaret*, på side 160

¹⁶¹ Se nærmere under punkt 4.3

Som eksempel vises til to lagmannsrettsdommer hvor stort sett de samme feilkriterier forelå på den ene motorvognens side i begge tilfellene, men resultatet ble ulikt. Både RG 1983 S. 1070 (Agder lagmannsrett) og dom fra Eidsivating lagmannsrett (LE-1987-87) omhandler motorsykkel som kjørte uten lys. I den første dommen ble motorsykkelen tillag ¼ av ansvaret, mens i den andre ble motorsyklisten tillagt fullt ansvar for sammenstøtet. Resultatet ble forskjellig i de to saker fordi det var stor forskjell i forholdene hos den møtende motorvogn.

Domstolene har vært konsekvente med å fordele ansvaret på partene ut fra et samlet ansvar på 100 prosent. Det vil si at ansvaret fordeles mellom partene ut fra en vurdering av feilkriteriene på hver side, slik jeg har redegjort for under punkt 4.3.

4.4.2 Fullt ansvar på den ene motorvognen

Ved fullt ansvar på den ene motorvognens side, vil denne være fullt ut ansvarlig for møtende vogns skader, både tingsskade og personskade. Det følger av bal § 8, første ledd at skade på annen motorvogn og folk og gods i den *"går inn under trafikktrygninga"* til den motorvogn som er ansvarlig for skaden.

Skadelidte kan selv velge om kravet skal rettes mot forsikringsselskapet for egen vogn, jf bal § 4, eller mot møtende vogns selskap, jf bal § 8. Dersom erstatningskravet til skadelidte rettes mot egen vogns selskap, kan selskapet rette krav om regress mot møtende vogns forsikringsselskap for det beløp som er utbetalt til skadelidte. På denne måten vil resultatet bli det samme uavhengig av hvilket selskap skadelidte retter sitt krav mot.¹⁶²

4.4.3 Skade på person og gods "i" vognen

Skade på person og gods er kun omfattet av bal § 8 dersom de på skadetidspunktet befant seg "i" motorvognen, jf bestemmelsens første ledd. Begrepets innhold i forhold til vilkåret om uaktsom handling for skadevolders side er nærmere omtalt under punkt 3.1.3.

¹⁶² Med mindre eget selskap kan avkorte erstatningen på grunn av medvirkning til omfanget av egen skade, jf bal § 7. Se punkt 4.3.6

En problemstilling som har vært reist er hvorvidt begrepet ”i” omfatter fører eller passasjer som faller av motorsykkel, dersom han ikke har kontakt med sykkelen idet han påføres skade.

Nygaard gir uttrykk for at skade som påføres person etter velt av motorsykkel bør omfattes av bal § 8 dersom selve veltet skyldes forhold som følger av bokstavene a til c.¹⁶³ Skaden må imidlertid være gjort både av egen vogn og av motstøtende vogn,¹⁶⁴ slik at skadelidte kan velge om han vil rette sitt krav mot eget selskap eller møtende vogns selskap.

Bryn m.fl. mener på sin side at begrepet bør tolkes snevrere, slik at det nærmest kreves fysisk kontakt mellom person og motorsykkel for at skade påført av annen motorvogn skal omfattes.¹⁶⁵ Som argument for sitt syn fremhever Bryn at det vil være en fordel for skadelidte å bygge sitt krav på bal § 4, ettersom det finnes en nedre medvirkningsterskel i § 7, i motsetning til § 8. Etter mitt syn er argumentet lite treffende, all den tid tap i forbindelse med personskade under en hver omstendighet kan kreves dekt av forsikringsselskapet for egen motorvogn, hvor den nedre medvirkningsterskel i § 7 får anvendelse.

Slik jeg ser det taler de beste grunner for den tolkning som er frontet av Nygaard. Så lenge den skadevoldende handling har sitt utgangspunkt i en situasjon som oppsto mens personen fremdeles satt på motorsykkelen, bør ikke ansvaret etter bal § 8 falle bort ved at selve sammenstøtet oppstår mens skadelidte ligger i veibanen.

4.4.4 Ansvarsdeling mellom motorvognene

Dersom ansvaret fordeles mellom motorvognene, vil hver av partene få dekt en forholdsvis del av sitt tap¹⁶⁶ hos motparten. I forhold til den delen av egen skade som motparten er ansvarlig for vil alt økonomisk tap dekkes, begrenset oppad til 10 millioner kroner for

¹⁶³ Nygaard, *Bilansvar*, side 246 følgende

¹⁶⁴ Nygaard, *Bilansvar*, på side 247 og 248

¹⁶⁵ Bryn m.fl., *Bilansvaret*, side 143 følgende

¹⁶⁶ Hvilket tap som omfattes er redegjort for under punkt 4.4.2 og 4.4.3

tingsskader, jf bal § 9. Unntaket i bal § 5, bokstav a, *”for skade på motorvogna sjølv”*, gjelder bare skade på egen motorvogn.

Hvilken fordelingsbrøk som velges vil ha betydning for hvor stor del av skaden på motpartens motorvogn som skal dekkes av skadevolders forsikringsselskap, og hvordan tap i forbindelse med personskade skal fordeles mellom selskapene.

Hvis ansvaret for eksempel fordeles med en halvpart på hver av partene, vil hver få dekket en halvpart av sin skade hos den andres forsikringsselskap, men er selv ansvarlig for den resterende halvpart. På grunn av at den obligatoriske forsikringsordningen ikke dekker skade på egen motorvogn, jf bal § 5, bokstav a, vil dette medføre at hver av partene må dekke inn det resterende tapet selv. Full forsikringsdekning av skade på egen motorvogn kan oppnås ved å tegne kaskoforsikring.

For skadevoldende motorvogn har ansvarsbrøken betydning for hvor stor egenandel som skal betales til eget selskap, og hvor stor del av skaden på egen motorvogn som dekkes av motpartens forsikringsselskap.

I forhold til personskade inneholder ikke loven det samme unntak som for skade på egen motorvogn. Utgangspunktet er således at personskaden dekkes fullt ut av forsikringsselskapet uavhengig av hvem som er ansvarlig for skaden. Ved personskade har ansvarsdelingen etter bal § 8, andre ledd, kun betydning for fordelingen av det økonomiske ansvaret mellom forsikringsselskapene.

Ved ansvarsdeling er det normalt at skadelidte retter sitt krav mot det forsikringsselskap som er ansvarlig for den motorvogn hvor skadelidte satt. Skadelidte vil på denne måten få dekt hele sitt tap hos ett forsikringsselskap, og behøver ikke forholde seg til to ansvarlige parter. Den delen av ansvaret som skal bæres av møtende vogns selskap, vil eget selskap få dekt gjennom regress.

4.5 Oppsummering og refleksjon

For å fordele ansvaret mellom motorvognene etter bal § 8, andre ledd, må vilkårene i første ledd være oppfylt for hver av motorvognene.¹⁶⁷ Det fremgår ikke direkte av loven hvilke momenter som skal vektlegges ved fordelingen av ansvaret, men avgjørelsen skal rette seg mot motorvognenes fremtreden og deres betydning for kollisjonen.¹⁶⁸ Videre åpner loven for at det kan legges vekt på forhold som ikke har hatt betydning for selve kollisjonen. Etter mitt syn er det imidlertid ikke anledning til å vektlegge sosiale forhold, som for eksempel skadelidtes behov for å få full erstatning fra motpartens selskap.¹⁶⁹

Utgangspunktet for vurderingen er om den ene av motorvognene har utgjort det dominerende trekk ved hendelsesforløpet.¹⁷⁰ Den motorvognen som har hovedskylden for at den farlige situasjonen oppsto vil som regel bli tillagt en større del av ansvaret. Dersom det ikke er holdepunkter for at den ene har bidratt til ulykken i større grad enn den andre er utgangspunktet at ansvaret fordeles likt mellom partene.

Ett holdepunkt for en annen fordeling vil være om den ene motorvognen har utvist større grad av uaktsomhet.¹⁷¹ Graden av uaktsomhet avgjøres blant annet ut fra hvilken farerisiko handlingen medfører, og førerens forutsetning for å bedømme faren. Under denne vurderingen kan det ha betydning hvilken type trafikkregel som er brutt. Brudd på en trafikkregel som er av avgjørende betydning for trafiksikkerheten bedømmes som regel strengt.¹⁷²

Dersom omfanget av personskaden har blitt større enn nødvendig på grunn av skadelidtes egen medvirkning, for eksempel ved manglende bruk av bilbelte, kan eget forsikringsselskap avkorte erstatningen i henhold til bal § 7. Møtende vogns forsikringsselskap har imidlertid ingen hjemmel for å avkorte erstatningen, dersom ikke medvirkningen har hatt betydning

¹⁶⁷ Se punkt 3, på side 14

¹⁶⁸ Se punkt 4.3, på side 36

¹⁶⁹ Se punkt 4.3.5, på side 45

¹⁷⁰ Se punkt 4.3.1, på side 37

¹⁷¹ Se punkt 4.3.2, på side 38

¹⁷² Se punkt 4.3.3, på side 40

for selve kollisjonen.¹⁷³ Dersom møtende vogn er ansvarlig for en prosentvis større andel av sammenstøtet enn eget selskap er overfor personskaden, kan skadelidte oppnå en større utbetaling ved å rette sitt krav til møtende vogns forsikringsselskap.

Ansvaret fordeles som regel med brøkdeler, men andre fordelingsmetoder kan velges dersom det anses hensiktsmessig i den konkrete sak.¹⁷⁴

Etter min oppfatning er det vanskelig å konkludere med bestemte fordelingsregler som skal gjelde i gitte situasjoner, som for eksempel ved det mønster som følger av Regressavtalen. Bal § 8, andre ledd gir stort rom for skjønn i det konkrete tilfellet, og det skal tas hensyn til alle sider av saken.¹⁷⁵ En standardløsning vil trolig medføre at et større antall enkelttilfeller ikke blir riktig løst.

Det foreligger svært få dommer fra Høyesterett som gir noen retningslinjer for hvordan et konkret tilfellet bør fordeles. Videre følger det ingen fast praksis fra underdomstolene i forhold til hvilken ansvarsbrøk som skal tillegges hver av motorvognene i konkrete typetilfeller. Slik jeg ser det tilsier hensynet til forutberegnelighet at det stilles opp klare retningslinjer for vurderingen av ansvarsdelingen mellom motorvognene.

Fra Motorvognansvarskomiteens side ble det lagt opp til at domstolene skulle utvikle regelen, ved at vurderingen ble overlatt "*fullt ut til domstolenes frie skjønn*".¹⁷⁶ Foreløpig foreligger det imidlertid så pass begrenset praksis fra Høyesterett at det i realiteten ikke har skjedd noen rettsutvikling etter lovens ikrafttredelse.

Ut fra min forståelse er det i realiteten forsikringsselskapene som står for praktiseringen av regelen. På grunn av mangelen på rettsutvikling skapes det nærmest en utenrettslig rettsorden ved praktiseringen av Regressavtalen. Videre medfører mangelen på offentliggjøring at forutberegneligheten i forhold til anvendelsen av regelen må anses svært svekket.

¹⁷³ Se punkt 4.3.6, på side 47

¹⁷⁴ Se punkt 4.4.1, på side 52

¹⁷⁵ NUT-1957-1, på side 47

¹⁷⁶ NUT-1957-1, på side 47

Fra representanter for forsikringsselskapenes side er det fremholdt at *”Det store antall saker medfører ... at sluttresultatet blir rimelig fornuftig for forsikringsselskapene og for de involverte parter”*.¹⁷⁷ I forhold til forsikringsselskapene kan jeg forstå uttalelsen, all den tid et fåtall uriktige saker i den store sammenheng ikke har særlig betydning, og trolig kan veie opp for hverandre. For den private part vil imidlertid uriktig resultat kunne få store økonomiske konsekvenser. I beste fall vil erstatningsansvar medføre økonomisk tap i form av egenandel. I verste fall vil tapet i tillegg omfatte bonustap og skade på egen motorvogn, dersom vognen ikke er kaskoforsikret.

¹⁷⁷ Bryn m.fl., *Bilansvaret*, på side 173

5. Kildehenvisning

Lover og forskrifter:

- Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer
- Lov 22. mai 1902 nr. 11 om den almindelige borgerlige Straffelovs ikrafttræden
- Lov 1. juli 1965, vegtrafikklov
- Lov 13. Juni 1969 om skadeserstatning
- Forskrift om kjørende og gående trafikk, 21. Mars 1986
- Forskrift om ikrafttredelse av bilansvarsloven. Delegering, 14. April 1961

Litteratur:

- Bjørn Engstrøm, Ole Andresen og Terje Bryn, *Bilansvaret*, 2. Utgave, Oslo 2005
- Nils Nygaard, *Bilansvar*, Oslo 1990
- Trygve Iversen, *Bilansvaret*, 2. Utgave, Oslo 1965
- Torstein Eckhoff, *Rettskildelære*, 3. Utgave, Oslo 1993
- Nils Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. Utgave, Bergen 2004
- Stein Plogvoll, *Regressavtalen*, 1. Utgave, Oslo 2001
- Leif N. Olsen, *Hvem har skylda? Bilansvaret i praksis*, Oslo 1997
- Peter Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, 5. Utgave, Oslo 2005
- Nils Nygaard, *Skade og ansvar*, 6. Utgave, Bergen 2007

Høyesterettspraksis:

- Rt. 1918 s. 222
- Rt. 1932 s. 1055
- Rt. 1934 s. 186
- Rt. 1954 s. 739
- Rt. 1954 s. 965
- Rt. 1955 s. 629
- Rt. 1955 s. 741
- Rt. 1959 s. 352

- Rt. 1960 s. 1153
- Rt. 1965 s. 451
- Rt. 1966 s. 616
- Rt. 1968 s. 878
- Rt. 1969 s. 806
- Rt. 1974 s. 1243
- Rt. 1975 s. 534
- Rt. 1998 s. 193
- Rt. 2003 s. 557
- Rt. 2004 s. 763
- Rt. 2005 s. 887

Lagmannsrettspraksis:

- RG 1965 s. 373 (Frostating lagmannsrett)
- RG 1969 s. 508 (Frostating lagmannsrett)
- RG 1974 s. 77 (Eidsivating lagmannsrett)
- RG 1977 s. 612 (Agder lagmannsrett)
- RG 1979 s. 736 (Gulating lagmannsrett)
- RG 1981 s. 881 (Gulating lagmannsrett)
- RG 1983 s. 1070 (Agder lagmannsrett)
- RG 1984 s. 652 (Eidsivating lagmannsrett)
- RG 1984 s. 6528 (Eidsivating lagmannsrett)
- LE-1987-87, dom fra Eidsivating lagmannsrett
- LH-1991-180, dom fra Hålogaland lagmannsrett
- LE-1993-1428, dom fra Eidsivating lagmannsrett
- LB-1996-3318, dom fra Borgarting lagmannsrett
- LG-1998-1451, dom fra Gulating lagmannsrett
- RG 2000 s. 403 (Hålogaland lagmannsrett)
- LF-2006-155337, dom fra Frostating lagmannsrett

Tingrettspraksis:

- RG 1970 s. 534 (Nes herredsrett)
- RG 1978 s. 79 (Sør Hedmark herredsrett)
- RG 1988 s. 891 (Holt Herredsrett)

Forsikringsklagenemnda (AKN):

- Uttalelse nummer 2297, 28.06.2006

Forarbeider:

- NUT-1957-1: Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvar fra Motorvognansvarskomiteen av 1951
- Ot.prp. nr. 75 (1983-1984). Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m m og endringer i bilansvarslova)
- Ot.prp. nr. 24 (1959-1960) Om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy (bilansvarsloven)

Samtaler:

- Mette Skolmli ved Forsikringsklagekontoret, e-post korrespondanse samt telefonsamtale 11.02.2009.
- Stein Plogvoll, leder av Trafikkansvarsutvalget, arbeid for Gjensidige, telefonsamtale 12.02.2009
- Marianne Beck, medlem av Trafikkansvarsutvalget, arbeider for If Skadeforsikring, intervju 03.03.2009 angående praktisering av regressavtalen
- Steven Portch, gründer og medeier i Jussystemer, flere telefonsamtaler og e-post korrespondanse
- Knut Rossnes, If, telefonsamtale 10.04.2009 samt e-postkorrespondanse
- Terje Bryn, medforfatter av *Bilansvaret*, 2. Utgave, Oslo 2005, telefonsamtale 27.04.2009

Antall ord i besvarelsen: 17 579