



# **BILANSVARET**

## **3. UTGAVE**

**Bjørn Edvard  
Engstrøm**



Universitetsforlaget



## Bilansvaret



Bjørn Edvard Engstrøm

# Bilansvaret

3. utgave

Universitetsforlaget

© Universitetsforlaget 2022

1. utgave 1990

2. utgave 2005

ISBN 978-82-15-06406-2

Materialet i denne publikasjonen er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten særskilt avtale med rettighetshaverne er enhver eksemplarframstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt i den utstrekning det er hjemlet i lov eller tillatt gjennom avtale med Kopinor, interesseorgan for rettighetshavere til åndsverk. Utnyttelse i strid med lov eller avtale kan medføre erstatningsansvar og inndragning og kan straffes med bøter eller fengsel.

Henvendelser om denne utgivelsen kan rettes til:

Universitetsforlaget AS

Postboks 508 Sentrum

0105 Oslo

[www.universitetsforlaget.no](http://www.universitetsforlaget.no)

Omslag: Stian Hole

Sats: ottaBOK

Trykk og innbinding: Livonia Print, Latvia

Boken er satt med: Times LT Std 11/13

Papir: 90 g Amber Graphic



# Forord til 1. utgave 1990

Bilansvarsloven er forholdsvis sparsomt behandlet i juridisk litteratur. Bjørn Engstrøm tok derfor initiativet i 1987 til å få utarbeidet en kommentarutgave til loven. Han foreslo at flere forfattere skulle utarbeide boken som et samarbeidsprosjekt. Til slutt ble Bjørn Engstrøm, Ole Andresen og Terje Bryn enige om å påta seg arbeidet, men vi bestemte oss for å utarbeide en systematisk fremstilling av bilansvaret, ikke en lovkommentar.

Siktemålet har vært å gi en kortfattet, praktisk orientert fremstilling av de viktigste sider ved bilansvaret. Vi har ikke sett det som vår oppgave å gi en utfyllende og detaljert redegjørelse for alle sider ved bilansvaret og bilansvarsloven. Boken bygger på Ole Andresens studiehåndbok i motorvognforsikring del 2, utgitt av Forsikringsakademiet, men fremstillingen er betydelig utvidet i forhold til studiehåndboken.

Arbeidet mellom oss er blitt fordelt på den måten at Bjørn Engstrøm har ansvaret for kapittel I, II, III punkt 1.3, V, VI og VII punkt 5.3. Ole Andresen har ansvaret for kapittel III (unntatt punkt 1.3) og VIII, mens Terje Bryn har ansvaret for kapittel IV og VII (unntatt punkt 5.3). Bjørn Engstrøm har utarbeidet vedlegg, registre mv. og har fungert som bokens redaktør.

Vi har lagt opp til at boken kan benyttes i opplæringen ved Forsikringsakademiet, men vi håper at også advokater, dommere og andre faggrupper vil ha nytte av boken. Dette gjelder bl.a. saksbehandlere i forsikringsselskapene. Det er særlig vårt håp at boken kan danne grunnlag for å gjeninnføre spesialfaget vegtrafikkrett ved Universitetet i Oslo og Bergen.

Oslo, i desember 1989

*Ole Andresen*

*Terje Bryn*

*Bjørn Engstrøm*

# Forord til 2. utgave 2005

Første utgave av boka ble utgitt i 1990 og er utsolgt. Boka fikk en god mottakelse og er blitt mye brukt, også som en del av pensum på BI Forsikringsakademiet. Siden utgivelsen av forrige utgave er det skjedd flere lovendringer, herunder tilpasning til EØS-lovgivning, og det er kommet atskillig ny rettspraksis som innebærer at det er behov for en utvidet og revidert utgave av boka.

Siktemålet er også denne gangen å gi en praktisk orientert fremstilling av de viktigste sidene ved bilansvaret. Foruten rettspraksis, har vi derfor også innarbeidet henvisninger til en del uttalelser i Forsikrings-skadenemnda (FSN) og Avkortingsnemnda (AKN). Vi har heller ikke i denne utgaven av boka hatt som målsetting å gi en detaljert og teoretisk fremstilling av alle sider ved bilansvaret og bilansvarsloven. Omfanget av boka er likevel blitt noe større enn i førsteutgaven fra 1990.

Ole *Andresen* har hatt ansvaret for kapittel III (unntatt punkt 1.3).

Terje *Bryn* har hatt ansvaret for kapittel VII (unntatt punkt 5.3).

Bjørn *Engstrøm* har hatt ansvaret for resten av boka. Han har gjennomgått og bearbeidet hele manus som bokas redaktør, har innarbeidet henvisninger til uttalelser i FSN og AKN og har utarbeidet vedlegg, registre mv.

Også denne reviderte utgaven av boka er tenkt benyttet i opplæringen ved BI Forsikringsakademiet, men vi har lagt opp til at både advokater, dommere, ansatte i forsikringsselskaper og andre faggrupper skal ha vesentlig nytte av boka. I denne forbindelse har vi lagt vekt på vedlegg og fylldige registre.

Boka er forsøkt ajourført per februar 2005.

Oslo, i februar 2005

*Bjørn Engstrøm*



# Forord til 3. utgave 2022

Siden forrige utgave av boka er det kommet både viktige lovendringer, ny rettspraksis og ny praksis fra tvisteløsningsnemndene. Tiden er derfor inne for en revidert utgave av denne boka om bilansvaret; et rettsområde som fortsatt er nokså sparsomt behandlet i juridisk litteratur.

Opplegget er det samme som i tidligere utgaver med vedlegg og registre, men det er lagt vekt på å gi noe mer utdypende forklaringer på enkelte steder hvor det har vært naturlig. Utgivelsen omfatter de mest vesentlige sidene ved bilansvaret og bilansvarsloven.

Jeg retter en særskilt takk til Ole Andresen og Terje Bryn som ikke er med i denne reviderte utgaven, men som har gitt meg tilgang til de delene av fremstillingen som de tidligere har hatt hovedansvaret for.

Takk også til Line Hansen i Finans Norge som har hjulpet meg med å fremskaffe Typeløsningsvtalen og til Stein Plogvoll for gode råd.

Oslo, i juni 2022

*Bjørn Edvard Engstrøm*



# Innhold

<b>Forord til 1. utgave 1990</b> .....	5
<b>Forord til 2. utgave 2005</b> .....	6
<b>Forord til 3. utgave 2022</b> .....	7
<b>Kapittel I Oversikt</b> .....	15
1 Presentasjon av bilansvarsloven .....	15
1.1 Innledning .....	15
1.2 Forholdet til annen lovgivning og EØS .....	17
1.3 Nemndspraksis .....	20
1.4 Oppsummering .....	21
2 Historisk utvikling .....	21
3 Fremtidsutsikter .....	25
<b>Kapittel II Lovens virkefelt</b> .....	27
1 Innledning .....	27
2 Nærmere om årsak og skade i bilansvarsloven .....	27
2.1 Generelt om årsakssammenheng .....	27
2.2 Skadebegrepet .....	29
3 Skaden må være voldt av motorvogn .....	34
3.1 Motorvognbegrepet .....	34
3.2 Visse unntak fra motorvognbegrepet .....	36
3.3 Særlig om tilhenger til motorvogn (slep) .....	38
4 Avgrensning mot motorvognskader som faller utenfor loven .....	40
4.1 Innledning .....	40
4.2 Skaden skyldes at motorvognen er brukt til annet enn kjøretøy .....	40
4.3 Bortsatt motorvogn .....	44

4.4	Deltakelse i motorløp og konkurransekjøring	48
4.5	Atomskader	50
5	Lovens territoriale virkefelt	50
6	Kan loven fravikes ved avtale?	52
<b>Kapittel III Bilansvarets omfang</b>		54
1	Bal. § 4 «Gjer motorvogn skade»	54
1.1	Ansvarsgrunnlag	54
1.2	Forholdet mellom bal. § 4 og § 8	55
1.3	Forholdet til skadevolderens personlige ansvar (bal. § 11)	56
1.4	Kravet til årsakssammenheng	60
1.4.1	Innledende bemerkninger	60
1.4.2	Trafikkskader	65
1.4.3	Fart og bevegelighet	66
1.4.4	Parkerte/stillestående motorvogner	67
1.4.5	Tekniske innretninger	68
1.4.6	Ting som faller av motorvognen	71
1.4.7	Helsesvikt	72
1.4.8	Spesielt om lasting og lossing	72
1.4.9	Skade ved på- og avstigning	75
1.5	Påregnelighet og adekvans	78
1.6	Oppsummering	81
2	Begrensninger knyttet til skadelidte/skadeobjektet	81
2.1	Innledende bemerkninger	81
2.2	Personskader	82
2.3	Tingskader utenfor kjøretøyet	83
2.4	Skade på egen motorvogn og tilbehør, bal. § 5 første ledd	83
2.5	Gods som fraktes i eller med motorvognen, bal. § 5 første ledd	84
2.6	Passasjerenes ting, bal. § 5 første ledd	84
2.6.1	Alminnelige forutsetninger	84
2.6.2	Gangklede	85
2.6.3	Bruksting	88
2.7	Førerens ting i motorvognen, bal. § 5 annet ledd	90
2.8	Førerens ting utenfor motorvognen, bal. § 5 annet ledd	91
2.9	Verkstedskade	93
2.10	Hund som går løs, tidligere bilanansvarsloven § 5 c	94

<b>Kapittel IV Skade voldt av uforsikret eller ukjent motorvogn</b> .....	95
1 Innledning .....	95
2 Uforsikret motorvogn – § 10 første ledd .....	96
2.1 Oversikt .....	96
2.2 Plikten til å tegne trafikksikring – unnlatesgebyr .....	97
2.3 Unntak fra forsikringsplikten .....	102
3 Ukjent motorvogn – § 10 annet ledd .....	102
 <b>Kapittel V Erstatningsberegningen</b> .....	 105
1 Personskader .....	106
2 Tingskade .....	109
3 Renter .....	112
 <b>Kapittel VI Skadelidtes medvirkning</b> .....	 114
1 Innledning – generelt om skadelidtes medvirkning .....	114
2 Oversikt over bal. § 7 .....	116
3 Forholdet mellom bal. § 7 og skadeserstatningsloven § 5-1 .....	122
4 Forholdet mellom bal. § 7 og § 8 annet ledd .....	126
5 Nærmere om hovedregelen (bal. § 7 første ledd) .....	127
5.1 Innledning .....	127
5.2 Kravet til årsakssammenheng .....	129
5.3 Nærmere om skadelidtes skyld .....	130
5.3.1 Innledning .....	130
5.3.2 Forsett, «medverka til skaden med vilje» .....	132
5.3.3 Uaktsomhet .....	133
5.3.4 Vektlegging av «åtferda på kvar side og tilhøva elles» .....	139
5.3.5 Skadelidte er fører eller passasjer .....	140
5.3.6 Avkortingsteknikken .....	142
6 Særregler om motorvogn som står stille .....	142
7 Bal. § 7 tredje ledd og fjerde ledd .....	143
7.1 Forholdet til hovedregelen om årsakssammenheng ...	143
7.2 Om forståelsen av uttrykket «fri vilje» i bal. § 7 tredje ledd .....	145
7.3 Kravet til at skadelidte «visste» i § 7 tredje ledd .....	145
7.4 Uttrykket «særlege grunnar» § 7 tredje og fjerde ledd .....	146

7.5	Nærmere om bal. § 7 tredje ledd, «fråvend ... med brotsverk» .....	148
7.6	Bal. § 7 fjerde ledd bokstav a (bruk i samband med brotsverk) .....	149
7.7	Promillekjøring og annen ruskjøring .....	151
8	Noen avsluttende bemerkninger .....	152

<b>Kapittel VII Sammenstøt mellom motorvogner</b> .....	<b>153</b>
1 Innledning .....	153
1.1 Bal. § 8 – en særregel for kollisjoner og sammenstøt mellom motorvogner mv. ....	153
1.2 Nærmere om forholdet mellom bal. § 8 første ledd og § 4 .....	154
1.3 Nærmere om forholdet mellom bal. § 8 annet ledd og § 7 .....	157
1.4 Nærmere om forholdet mellom bal. § 8 første ledd og § 5 .....	160
1.4.1 Bal. § 5 første ledd .....	160
1.4.2 Bal. § 5 annet ledd .....	165
2 Samanstøyt og anna .....	166
2.1 Innledning .....	166
2.2 Ikke fysisk kontakt, men «påvirkning» .....	167
2.3 Ting som faller av motorvogn .....	168
2.4 Forsettlig voldt skade .....	169
3 Skadevoldersiden .....	170
4 Skadelidtsiden .....	170
4.1 Innledning .....	170
4.2 Folk eller gods i slike vogner .....	171
5 Betingelsene for ansvar .....	174
5.1 Bal. § 8 første ledd bokstav a – uaktsomhet .....	174
5.2 Bal. § 8 første ledd bokstav b – teknisk svikt .....	177
5.3 Bal. § 8 første ledd bokstav c – objektiv overtredelse av trafikkreglene .....	181
6 Bal. § 8 annet ledd – ansvarsfordelingen .....	185
6.1 Innledning .....	185
6.2 Ansvarsfordelingen .....	186
6.3 Erstatningen .....	188
6.4 Skyldbrøken, alltid 100 % ansvar å fordele? .....	189
6.5 Identifikasjon .....	198

7	Bevisbyrdereglene .....	199
8	Forsikringsselskapenes typeløsningsavtale .....	201

**Kapittel VIII Regressadgangen for trafikkforsikringsselskapet**

<b>og Trafikkforsikringsforeningen</b> .....		<b>205</b>
1	Innledende bemerkninger .....	205
2	Bal. § 12 .....	207
2.1	Persongalleriet – bal. § 12 første ledd .....	207
2.2	Bal. § 12 første ledd bokstav a .....	208
2.3	Bal. § 12 første ledd bokstav b .....	211
2.4	Bal. § 12 første ledd bokstav c .....	213
2.5	Lempingsregelen i bal. § 12 tredje ledd .....	214
2.6	Trafikkforsikringsselskapets utvidede regressrett ....	215
3	Poliseregress (vilkårsregress) .....	217
3.1	Innledning, forholdet til tidligere forsikringsavtalelov av 1930 .....	217
3.2	Vedtakelsen .....	220
3.3	Begrensninger i bilansvarsloven .....	220
3.4	Begrensninger i forsikringsavtaleloven .....	221
4	Bal. § 13 – Trafikkforsikringsforeningens regress .....	223
4.1	Innledende bemerkninger .....	223
4.2	Regress mot bilføreren og brukeren .....	225
4.3	Regress mot eieren .....	225
4.4	Regress mot andre .....	227
4.5	Lemping av regresskravet .....	227
5	Regress mot andre enn de som er nevnt i bal. § 12 første ledd – regress mot tredjemann .....	227
5.1	Innledende bemerkninger .....	227
5.2	Tingskade og annen formuesskade .....	228
5.3	Personskade .....	229
5.4	Lemping .....	229
6	Regresskrav mot trafikkforsikringsselskapet og Trafikkforsikringsforeningen .....	230

**Vedlegg 1 Forskrift om trafikktrygd m.v. av**

<b>1. april 1974 nr. 3</b> .....		<b>235</b>
----------------------------------	--	------------

**Vedlegg 2 Typeløsningsavtalen (regressavtalen)**

<b>av 27. april 2020</b> .....		<b>244</b>
--------------------------------	--	------------

<b>Vedlegg 3 Overenskomst om regulering av skader som faller inn under både lov om yrkesskadeforsikring og bilansvarsloven</b> .....	277
<b>Vedlegg 4 Regressforståelse ved samtidig erstatningsplikt etter bilansvar og standardiserte personaldekninger, jf. Rt-1999-711</b> .....	279
<b>Forkortelser</b> .....	281
<b>Litteratur</b> .....	283
<b>Domsregister</b> .....	285
Høyesterett .....	285
Underrettene .....	287
<b>Register over uttalelser fra FSN, AKN og FinKN</b> .....	291
Forsikringsskadenemnda .....	291
Avkortingsnemnda .....	292
Finansklagenemnda .....	293
<b>Stikkordregister</b> .....	295



# Oversikt

## 1 Presentasjon av bilansvarsloven

### 1.1 Innledning

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova), heretter også kalt bal., regulerer i hovedsak ansvaret for trafikkforsikringsforetaket<sup>1</sup> og den skadelidtes erstatningsrettslige stilling når skaden er voldt av en motorvogn. Loven trådte i kraft 1. juni 1961 og er senere endret en rekke ganger (se oversikten nedenfor).

Trafikkforsikringen er en pliktig forsikring som først og fremst dekker erstatningsansvar etter bilansvarsloven for skade voldt av rettmessig fører eller bruker av motorvognen. Utenfor Norge omfatter trafikkforsikringen erstatningsansvar etter skadestedets lovgivning for bilansvar, men innenfor EØS-området omfattes erstatningsansvar etter norske erstatningsregler dersom dette gir høyere erstatning.

Bruk av motorvogn kan føre til skader, både personskader, skader på andre motorvogner og skade på annen eiendom/ting. Skader skjer ofte, og skadeomfanget kan bli betydelig. Formålet med bilansvarsloven er å sikre at skader voldt av motorvogn blir erstattet, det vil si å gi et vern for skadelidte. Loven inneholder derfor regler om pliktig forsikring som skal dekke skadene som forårsakes av motorvogner, «skade som motorvogn gjer».

Bilansvarsloven regulerer ikke hel- eller delkaskoforsikring som bilieren på frivillig basis har tegnet for å dekke vognskade på sin egen motorvogn. Kaskoforsikringen er i hovedsak regulert i forsikringsbeviset, i forsikringsvilkårene som gjelder for forsikringen, samt av reglene i forsikringsavtaleloven av 16. juni 1989 nr. 69 (fal.).

Hovedregelen i bilansvarsloven er at trafikkforsikringsforetaket har et *objektivt ansvar* (ansvar uten hensyn til skyld) for skade som motorvogner gjør, det vil si som motorvognen forårsaker (bal. § 4). Dette vil

---

<sup>1</sup> I denne boka brukes både betegnelsene «forsikringsselskap» og «forsikringsforetak» samt betegnelsene «trafikkforsikringsselskap» og «trafikkforsikringsforetak» om hverandre uten at det er tilsett noen forskjell. Betegnelsen «foretak» istedenfor «selskap» ble innført ved endring i forsikringsavtaleloven 18. februar 2022 nr. 5, jf. Prop. 234 L (2020–2021) og Innst. 131 L (2021–2022). Lovendringen ble satt i kraft 1. juli 2022.

si at skadelidte har krav på erstatning uten å måtte bevise at motorvognens fører helt eller delvis er skyld i skadeforvoldelsen. Skadelidte har likevel bevisbyrden for at skaden er voldt av motorvognen (kravet til årsakssammenheng). Føreren av motorvognen har i tillegg et selvstendig erstatningsansvar overfor skadelidte dersom han eller hun er erstatningsansvarlig etter ellers gjeldende erstatningsregler, jf. bal. § 11. Dette ansvaret er vanligvis dekket av motorvognforsikringen (ansvarsdelen) slik at ansvarsskader dekkes etter bilansvarslovens regler.

Et annet hovedtrekk ved lovens ordning er den obligatoriske *forsikringsplikten* (bal. § 15). Motorvognens eier er pålagt å tegne forsikring til dekning av skade som motorvognen kan volde på person eller ting. Denne forsikringen kalles, som nevnt, *trafikkforsikring* og er altså noe annet enn vognskadeforsikringen med tilleggsdekninger (hel- eller delkasko). Som en samlebetegnelse brukes ofte motorvognforsikring for å betegne både trafikk- og kaskoforsikringen. Trafikkforsikringen er heller ikke en ordinær ulykkes- eller ansvarsforsikring. Trafikkforsikringsselskapet er i prinsippet ansvarlig for skade som motorvogn «gjer», uten hensyn til om bilfører er erstatningsrettslig ansvarlig.

Et unntak fra forsikringsplikten følger av bal. § 16 første ledd hvor det er fastsatt at det ikke foreligger plikt til å forsikre motorvogner som tilhører staten. Enkelte unntak følger også av bal. § 16 annet og tredje ledd, blant annet for motorvogn som tilhører en fremmed stat. Når en ikke-forsikret motorvogn etter bal. § 16 gjør skade, har bileier samme ansvar som et forsikringsselskap som har inngått avtale om en trafikkforsikring, jf. nærmere i bal. § 16 fjerde ledd.

Etter vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4 (vtrl.) § 15 fjerde ledd er gyldig tegnet trafikkforsikring satt som vilkår for *registrering* av de fleste typer motorvogner. På den måten forsøker man å oppnå at stort sett alle aktuelle motorvogner som faktisk brukes, også er trafikkforsikret.

Det er viktig å merke seg at skadelidte har et *direkte krav* mot motorvognens trafikkforsikringsselskap (trafikkforsikringen), se bal. § 4. Dette er samme løsning som følger av fal. § 7-6 hvor skadelidte kan kreve erstatning direkte fra forsikringsforetaket (forsikringsselskapet) dersom skadevolder (sikrede) har en forsikring som dekker sikredes erstatningsansvar (ansvarsforsikring). Både sikrede og selskapet har plikt til på forespørsel å opplyse skadelidte om det foreligger ansvarsforsikring, og i hvilket forsikringsselskap forsikringen er tegnet. Opplysningsplikten gjelder også forsikringssummen. Det er også plikt til å opplyse om det er tegnet (inngått avtale om) trafikkforsikring.

I forholdet mellom trafikksforsikringsforetaket (trygdar) og forsikringstaker (bileier), kalt «trygdetingar», regnes trafikksforsikringen som en *ansvarsforsikring* uavhengig av om forsikringstaker ikke selv er erstatningsansvarlig for den skade som er oppstått. Dette er fastsatt i bal. § 19 fjerde ledd annet punktum.<sup>2</sup> På denne måten virker trafikksforsikringen både som en ansvarsforsikring og som en garanti overfor den skadelidte. Dette er godt begrunnet i praktiske betraktninger. Når det blir tvist om erstatningen for et uhell eller ulykke det finnes forsikring for, vil jo den egentlige tvisten som oftest stå mellom skadelidte og forsikringsforetaket. Ved ansvarsforsikring var det tidligere vanlig at den formelle tvisten måtte føres mellom skadelidte og skadevolderen (forsikringstakeren). Dette kan ha gode grunner for seg når erstatningsansvaret avhenger av skadevolders skyld. Ved en objektiv ansvarsordning (ansvar uten hensyn til skyld) er det imidlertid enklest at skadelidte forholder seg direkte til forsikringsforetaket slik ordningen er etter bilansvarsloven.

I og med at trafikksforsikringen skal anses som en ansvarsforsikring i forhold til forsikringstakeren (motorvognens eier), følger det av fal. § 2-2 bokstav b at forsikringstakeren er «sikrede» etter forsikringsavtalen. Dette kan også være en leasingtaker ved leasing av bil.<sup>3</sup> Skadelidte er ikke «sikrede» i forsikringsavtalen.

Med bilansvarsloven har vi egentlig et tosporet system: I tillegg til skadelidtes direkte erstatningskrav mot trafikksforsikringen (forsikringsforetaket) utelukker ikke bilansvarsloven at eier, bruker eller noen som er med i motorvognen, har erstatningsansvar «etter vanlege skadebotreglar» (bal. § 11). Dekningen under trafikksforsikringen er på den annen side til dels videre enn dette personlige ansvaret, blant annet kan føreren selv kreve erstatning for skade han er blitt påført av egen motorvogn. Ved at også føreren har et direkte krav mot forsikringsselskapet, får ordningen i bilansvarsloven visse likhetspunkter med en ulykkesforsikring.

## 1.2 Forholdet til annen lovgivning og EØS

Selv om bilansvarsloven er den viktigste loven i Norge om erstatning for skade voldt av motorvogn, er loven ikke uttømmende i den forstand at den gir regler og bestemmelser for alle sider av erstatningsrettslige spørsmål som oppstår i forbindelse med en skade voldt av motorvogn. På flere punkter må derfor bilansvarsloven suppleres både av alminnelige erstatningsrettslige regler, herunder reglene i skadeserstatningsloven av

2 Se en tilsvarende bestemmelse i yrkesskadeforsikringsloven § 4 tredje ledd for forholdet mellom forsikringsselskapet og forsikringstakeren (arbeidsgiveren).

3 Tilsvarende antas å gjelde den som disponerer motorvognen ved blant annet bilabonnement.

13. juni 1969 nr. 26 (skl.), og av regler i forsikringsavtaleloven. Både i bal. § 6 og § 11 gis det direkte henvisninger til alminnelig erstatningsrett, og i bal. § 19 henvises til deler av forsikringsavtaleloven. Det er fastsatt i bal. § 19 siste ledd at forsikringsavtaleloven gjelder for trafikksforsikringen hvis ikke noe annet er sagt i bilansvarsloven eller fremgår av sammenhengen.

Det er i bal. § 19 siste ledd likevel uttrykkelig fastsatt at reglene om foreldelse i fal. § 8-5 og § 8-6 første, annet og fjerde ledd ikke gjelder krav om erstatning eller regress etter bilansvarsloven.<sup>4</sup> Fal. § 8-6 tredje ledd, om plikt for forsikringsforetaket til å varsle om foreldelse med en frist på seks måneder, gjelder derimot også i forhold til bilansvarsloven. For øvrig er det den generelle foreldelseslovens regler som gjelder (lov 18. mai 1979 nr. 18).

Henvisningen i bal. § 19 siste ledd til forsikringsavtaleloven er upresis og gir ikke særlig veiledning. Det oppstår derfor fra tid til annen tvil om hvilke bestemmelser i forsikringsavtaleloven som lovgiver har ment skal gjelde i forhold til trafikksforsikringen. I denne forbindelse er det et poeng at någjeldende henvisning til forsikringsavtaleloven i bal. § 19 siste ledd svarer til den helt tilsvarende henvisningen til tidligere fal. 1930 som vi tidligere hadde i bal. § 19 siste ledd. Dette til tross for at fal. 1989 på flere områder har helt andre regler enn fal. 1930. Er det da lovgivers mening at disse reglene i fal. 1989 uten videre skal gjelde i forhold til bilansvarsloven?

Det må for eksempel antas at fal. § 8-1 fjerde ledd om uriktige opplysninger ved skadeoppjøret neppe kan anvendes i forhold til skadelidte etter et trafikkuhell når skadelidte ikke er motorvognens eier eller bruker (forsikringstaker).

I tillegg til at bilansvarsloven må ses i sammenheng med både alminnelige erstatningsrettslige regler og prinsipper og regler i forsikringsavtaleloven, har også EØS-reglene om bilansvar betydning. Det kan vises til EØS-loven av 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen. Her er det i § 2 fastsatt at bestemmelser i lov som tjener til å oppfylle Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, i tilfelle konflikt skal gå foran andre bestemmelser i lovgivningen som «regulerer samme forhold». Dette betyr at ved en eventuell motstrid vil EØS-regelen gå foran.

Bilansvarsloven gjennomfører i norsk rett Norges forpliktelser etter EUs direktiver om motorvognforsikring. Av betydning for bilansvars-

---

<sup>4</sup> Denne tilføyelsen skjedde ved lovendring 26. juni 1998 nr. 46, se Ot.prp. nr. 44 (1997–1998) og Innst. O. nr. 57 (1997–1998).

loven er derfor EUs regelverk om motorvognforsikring som nå er samlet i det såkalte motorvognforsikringsdirektivet (direktiv 2009/103/EF). Rettspraksis knyttet til dette direktivet er også av betydning.

Direktivet art. 3 fastsetter at medlemsstaten har plikt til å sikre «at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer ... er dekket av forsikring». Plikten til å sørge for forsikring gjelder «erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer». Dette innebærer at direktivet skiller mellom (nasjonal) erstatningsrett og plikten til å tegne forsikring som dekker dette ansvaret, jf. EU-domstolen i C-484/09 *Ferreira Santos* (premiss 33), Rt-2000-1811 Finanger I side 1825 og HR-2021-822-A avsnitt 75 og 76.

Situasjonen er etter dette at man i norsk rett som en hovedregel står fritt til å regulere erstatningsansvaret for eier/fører av motorvognen, men i den utstrekning føreren er ansvarlig etter norsk erstatningsrett, skal dette ansvaret, av hensyn til skadelidte, være sikret med en forsikring. Bestemmelsene i bilansvarsloven som angir forsikringsrettslige regler, må derfor tolkes i samsvar med direktivet, mens altså lovgiver som en hovedregel står fritt ved utforming av regler som regulerer erstatningsrettslige spørsmål. Grensen er imidlertid mer komplisert i norsk rett, hvor bilansvarsloven er en kombinert erstatnings- og forsikringslov, enn i de fleste andre europeiske land hvor man kombinerer alminnelig erstatningsrett med en garanti- eller ansvarsforsikringsordning, se HR-2021-822-A avsnitt 38.

Erstatningsansvar kan utløses i ulike relasjoner, alt etter hvilket livs-område den ansvarlige skadevolder opererer på. Vi har eksempelvis lovregler om erstatningsansvar for huseiere, for dyreeiere, for arbeidsgivere, for atomenergivirksomhet osv.

Bilansvaret kan systematisk sett betraktes som en del av den alminnelige erstatningsretten hvor reglenes virkeområde er nærmere definert gjennom bilansvarsloven kapittel I.

Siden bilansvaret også er en slags tvungen forsikringsordning, har reglene en særstilling i forhold til den alminnelige erstatningsretten. Bilansvarsloven har på en måte innført tvungne «forsikringsvilkår». Systematisk sett er imidlertid reglene bygget opp over samme lest som erstatningsretten for øvrig.

Generelt kan situasjonen beskrives ved at bilansvaret bygger på erstatningsretten, men at bilansvarsloven på mange måter inneholder særbestemmelser hvor de alminnelige reglene blir fraveket. For å kunne tilegne seg full oversikt og forståelse av loven er det derfor nødvendig også å kjenne til hovedreglene i alminnelig norsk erstatningsrett og til dels til reglene i forsikringsavtaleloven. På denne måten blir det i hovedsak *tre regelsett* man må forholde seg til.

Erstatnings- og forsikringsordninger som ligner på den vi har i bilansvarsloven, har vi blant annet for yrkesskader og yrkessykdommer gjennom lov 16. juni 1989 nr. 65 om yrkesskadeforsikring.<sup>5</sup> Etter denne loven har arbeidsgiver plikt til å tegne yrkesskadeforsikring til dekning av yrkesskade og yrkessykdom. Yrkesskadeforsikringen gir rett til full erstatning uten hensyn til om noen har skyld i skaden (sykdommen). Forsikringen gjelder direkte til fordel for skadelidte.

Etter lov 23. desember 1988 nr. 104 om produktansvar kapittel 3 er det plikt til å tegne forsikring for personskade voldt av legemiddel (legemiddelforsikringen). Det er primært produsent av legemiddel som plikter å tegne slik forsikring som også gjelder direkte til fordel for skadelidte. Det kan også vises til lov 15. juni 2001 nr. 53 om erstatning ved pasientskader mv. (pasientskadeloven) med regler om Norsk Pasientskadeerstatning.

For det tilfellet at en skade faller inn under både lov om yrkesskadeforsikring og bilansvarsloven, ble det i 1992 inngått en oppgjørsavtale mellom forsikringsselskapene. Avtalen innebærer at trafikksforsikringsselskapet er det selskapet som primært skal dekke skaden. Avtalen er senere avløst av «Regressavtale ved samtidig erstatningsplikt etter bilansvarsloven, lov om yrkesskadeerstatning og personalforsikringer» og gjelder skader meldt etter 1. januar 2010. Tilsvarende følger av en «regressforståelse» fra 2000 mellom forsikringsselskapene som ble revidert i 2003, og som gjelder saker hvor en skadelidt kan fremme krav både under bilansvaret og under en personalforsikring. Til grunn for regressforståelsen ligger særlig dommen inntatt i Rt-1999-711 («Regressdommen») om en trafikkuulykke som skjedde under et ferieopphold. Dommen knytter seg særlig til skl. § 3-7 nr. 3. Dommen fastslår at regressadgangen for personforsikringsselskapet også omfatter ulykkeskadetytelser under en personalkaskoforsikring som arbeidsgiver har tegnet, og som også omfatter ulykkeskade påført den sikrede i vedkommendes fritid, ikke bare ved utførelse av yrke.

### 1.3 Nemndspraksis

Vi har en del rettspraksis knyttet til enkelte av bestemmelsene i bilansvarsloven, herunder saker fra Høyesterett. Det er også en omfattende nemndspraksis.

Loven inneholder ikke noen henvisning til bruk av nemnd som tvisteløsningsorgan slik tilfellet er i fal. § 22-2 om behandling av tvister i klageorgan. De nemndene som har vært og er opprettet for behandling av

---

5 Yrkesskadeforsikringsloven trådte i kraft 1. januar 1990.



**B**ilansvaret foreligger nå i tredje reviderte utgave. Boka er gjennomarbeidet, utdypet på enkelte punkter og oppdatert med ny rettspraksis og lov- endringer siden forrige utgave av boka, som ble utgitt i 2005. Også i denne utgaven er det innarbeidet nemndspraksis fra saker om bilansvaret. Forfatteren tar sikte på å gi en praktisk og systematisk fremstilling av de viktigste sidene ved bilansvaret og bilansvarsloven. Dette er et viktig rettsområde, men bilansvarsloven er likevel sparsomt behandlet i norsk juridisk litteratur.

Boka er utstyrt med litteraturhenvisninger, register over doms- og nemndsavgjørelser samt stikkordregister. Som vedlegg finnes blant annet bransjens typeløsningsavtale (regressavtale) fra 2020 for kollisjoner og sammenstøt mellom motorvogner.

Boka vil være til stor nytte for advokater, dommere, saksbehandlere i forsikringsforetakene og andre som arbeider med eller har interesse for trafikkforsikring og bilansvar. Utgivelsen er ajourført per juni 2022.

 Universitetsforlaget

ISBN 978-82-15-06406-2



9 788215 064062