

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2020-29

17.1.2020

Codan Forsikring

Bilansvar

Bilbrann i garasjeanlegg forårsaket skade på andre biler – "medan" bilen var "fråsegsett" – bal. § 2 b).

Klager fikk den 27.5.17 skader på egen uforsikret bil etter at det oppsto brann i en annen bil i borettslagets garasjeanlegg. Borettslaget besto av 27 boenheter med 34 parkeringsplasser. For tilgang til garasjen krevdes nøkkel gjennom dører eller via telefonstyrt kjøreport. Personbilen det begynte å brenne i var blitt parkert kl. 21 dagen før. Eier skulle hente bilen ca. kl. 12.40 på skadedagen. Han oppdaget røyk fra panseret. Eier utløste panseret inne fra kupéen og gikk foran bilen og åpnet panseret. Han så da flammer. Han fant ikke noe brannslukningsapparat og prøvde å berge så mye som mulig inne i og rundt bilen. Klagers bil og 13 andre ble påført skader før brannvesenet greide å stanse brannen. Klager krevde erstatning under ansvarsforsikringen til bilen som brant. Uenighet om skaden faller utenfor bilansvaret etter unntaket i bal. § 2 b) for skade som "er gjort medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast". Nemnda kom til at skaden ikke var dekningsmessig da bilen var forsvarleg fråsegsett på skadetidspunktet.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 116 000 (klagers krav)

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på uforsikret bil under sikredes bilansvarsforsikring.

Klagers bil brant under parkering i et garasjeanlegg. Årsaken var spredning av brann fra sikredes bil som var parkert i samme anlegg.

Sikrede ble avhørt av politiet på stedet kort tid etter brannen den 27.5.17. Han forklarte at han gikk ned i garasjen ca. kl. 12.40 for å hente bilen, og at den ble parkert omtrent kl. 21 dagen før:

Vitnet gikk ned i garasjen ca klokken 12:40 for å hente bilen sin. Bilen er en ... bensinbil. Vitnet så det kom røyk fra panseret på bilen. Han åpnet luka og så at det brant, han så flammer og røyk. Dette kom fra oppe høyre hjørnet. Rettelse: nede høyre hjørnet, litt nede, ikke i toppen. ...

...

Vitnet forsøkte å finne brannslukningsapparat, men det fant han ikke. Han forsøkte så å berge så mye han kunne rundt og inni bilen. Tilføyelse: og mopeden som stod ved siden av ble trillet ut. Han kom seg så ut og ringte brannvesenet.

Bilen var ikke koblet til noe form for utstyr. Vitnet har ikke noe kjennskap til feil ved bilen. Bilen var EU-godkjent. Sist gang bilen ble brukt var dagen før klokken 21:00. Det er kun vitnet som disponerer bilen.

Sikrede fortalte om hendelsen til en journalist på skadedagen. I nettavisartikkel fra samme dag under overskriften "Bilen begynte å brenne da eieren satte seg inn", fremgår:

Bileieren forteller at han akkurat hadde satt seg inn i bilen og skulle til å sette nøkkelen i tenningen da han oppdaget at det røk fra motoren.

Sikrede har også forklart seg i skademelding datert 29.5.17, og noe senere overfor utreder 6.6.17. I utreders sammendrag av forklaringen står det bl.a.:

Eier og bruker av bilen har i sin politiforklaring, og i samtale med undertegnede, forklart at det luktet røyk da han kom fram til bilen der den sto parkert i garasjen. Han oppdaget deretter at det kom røyk ut fra motorrommet, røyken var mørk og nærmest "velta" ut av sprekkene rundt panseret.

Han låste opp døra på venstre side, og åpnet panserlåsen innunder dashbordet. Deretter gikk han foran bilen og lukket opp motorpanseret. Han merket at panseret var varmere enn det skulle være, men ikke så varmt at han brente seg.

Da motorpanseret var åpnet så han fra sitt ståsted ca 20 cm høye flammer "til høyre" i motorrommet. Flammene kom litt "nedenfra", han antok at bunnen av flammene var 20-25 cm nedenfor skjermkanten. Han mente det ikke brant i selve batteriet.

Brannen i sikredes bil førte til skader på 14 biler i garasjen, herunder klagers bil. Bygningen ble også skadet.

Styreleder i borettslaget har forklart seg om utforming og tilgang til garasjeanlegget, i notat fra utreder av 11.6.17:

Borettslaget besto av 27 boenheter, og det var 34 garasjeplasser. Adkomst til garasjeanlegget var via en mobiltelefonstyrt kjøreport. Porten er åpen til en har kommet ca 30 m etter passering. Det er ingen overvåking av garasjeanlegget, og det er heller ingen brannalarm direkte til brannvesenet. Det var ikke slike krav i 2008 da bygningen var ny.

I tillegg til kjøreporten er det 3 dører inn til bygget. Hovedinngangsdøra i vestveggen, ei dør i østveggen til området bak bygningen, og ei gangdør ved siden av garasjeporten i sørveggen. Alle dørene åpnes med serienøkkelen som passer til hver beboers leilighet. Bygget har heis, denne går helt ned til kjellerplanet. Heisen har ingen kode.

Klagers bil var uforsikret, og han meldte skaden til sikredes bilansvarsforsikrer.

Klager krever dekning for skade på bilen med et beløp på kr 116 000 og anfører at selskapet er ansvarlig for skadene etter bilansvarsloven. Brannen oppsto i bilen som var forsikret i selskapet, og sikrede var i bilen da brannen startet, jf. eiers forklaring i nettavisartikkelen og til klager og mange andre på stedet.

Selskapet avviser kravet og anfører at ansvaret er unntatt etter bal. § 2 (b) som gjelder skader gjort mens bilen er forsvarlig bortsatt utenfor sted der allmennheten kan ferdes.

Den aktuelle garasjen hadde begrenset tilgang gjennom nøkler og adgangsstyrt kjøreport, og må regnes som et sted allmennheten "ikke kan ferdes" i bilansvarslovens forstand.

Bilen sto forsvarlig bortsatt på egen plass, og hadde stått parkert i 15 timer da brannen ble oppdaget av sikrede. Bilen var ikke i bevegelse før, under eller etter at brannen startet, den var ikke forsøkt startet og sikrede oppdaget røyk før bilen ble åpnet, jf. opplysninger fremkommet via selskapets og politiets utredning. Brannen oppsto også "medan" den var forsvarlig bortsatt. Det er naturlig å knytte begrepet "medan" til det tidspunkt brannen starter, ikke til det tidspunkt det faktisk oppstår sot-/røykskader eller brannskader på enkeltgjenstander eller omgivelser. Dersom man skal legge sistnevnte til grunn, vil dette resultere i et varierende skadetidspunkt, avhengig av gjenstandenes/omgivelsenes materialer og konstruksjon. Dette vil være en bevismessig vanskelig og kunstig grensedragnings når skadene har samme årsak.

Selskapet avviser at dom fra Borgarting Lagmannsrett 18.11.19 er avgjørende for saken. Dommen er anket til Høyesterett, og selskapet mener dommens konklusjon er gal. Retten legger betydelig vekt på forholdet til det konsoliderte motorvogndirektivet 2009/103/EF art. 3 og EU-domstolens sak C-100/18 Linea Directa. Selskapet anfører at EU-direktivet gjelder omfanget av

medlemstatenes forsikringsplikt og ikke regulerer det underliggende erstatningsansvaret, og at denne sontringen også bekreftes av sak C-100/18.

Åpning av bildør eller panser i en situasjon hvor brann allerede har oppstått, kan uansett ikke medføre at bilen ikke lenger er "forsvarleg fråsegsett". Det medfører en bevismessig svært vanskelig situasjon å avgjøre om skader har oppstått før eller etter åpningen, hvilket kan gi tilfeldige og urimelige resultater. Et slikt retts teknisk resultat er ikke ønskelig.

Det er heller ikke fremkommet opplysninger som tyder på at bileier har utvist noen form for uaktsomhet og på dette grunnlag kan holdes ansvarlig for skaden.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for brannskader på klagers bil, herunder om bal. § 2 første ledd b er i strid med EUs motorvognforsikringsdirektiv 2009/103/EF.

Forholdet mellom bal. og EUs motorvognforsikringsdirektiv

Ifølge bal. § 4 omfatter trafikksikringen skade som bilen "gjer". Bal. § 2 første ledd b unntar imidlertid skade som er "gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast".

EUs direktiv 2009/103/EF art. 3 sier at medlemstaten har plikt til å sikre "at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer ... er dekket av forsikring". Forsikringsplikten gjelder for "bruk av kjøretøyet". Ordlyden tilsier at dette ikke omfatter situasjonen hvor bilen står stille, jf. for så vidt også departementets uttalelse om bal. § 2 i Prop.137 L (2018–2019) Endringer i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrænse mv), pkt. 3.3.4:

Departementet held fast på standpunktet frå høyringsnotatet. Som påpeika der, er avgrensinga "utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast" åleine vanskeleg å sameine med praksisen til EU-domstolen. Men sidan det i tillegg er eit krav om at motorvogna må vere "forsvarleg fråsegsett", er føresegna truleg ikkje problematisk i lys av motorvognforsikringsdirektivet. Departementet viser til at skadar som oppstår når motorvogna er "forsvarleg fråsegsett", vanskeleg kan utgjere "use of vehicles" etter artikkel 3 første ledd i direktivet.

I EU-domstolens avgjørelse av 20.6.19 i sak C-199/18 (Linea Directa) ble imidlertid EU-direktivets art. 3 om at medlemstatenes må sikre "at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer ... er dekket av forsikring" tolket slik at formuleringen "bruk av kjøretøyer" inkluderer parkering i mer enn 24 timer mellom to transportetapper. Dette reiser spørsmål om bal. § 2 første ledd b er i strid med direktivet.

Plikten til å sørge for forsikring gjelder "erstatningsansvar ved bruk av kjøretøy". Ordlyden tilsier at direktivet sontrer mellom (nasjonal) erstatningsrett og plikten til å tegne forsikring som dekker dette ansvaret. Spørsmålet om bilføreren er erstatningsansvarlig for skade bilen volder er i så fall overlatt til nasjonal rett. En slik tolkning av direktivet er lagt til grunn av EU-domstolen i C-484/09 Ferrira Santos (premiss 33), og av Efta-domstolen i dom 20.6.08 i sak E-8/07 (premiss 24). Nemnda viser også til Rt. 2000-1811 Finnanger s. 1825 hvor det heter:

Når Ferreira-dommen leses på bakgrunn av direktivene, forstår jeg disse premissene slik at direktivene ikke regulerer betingelsene for at det skal oppstå erstatningsansvar ("erstatningsansvarsordningen"), således om ansvar skal bygge på objektivt eller subjektivt grunnlag. Det direktivene krever, er at ansvar som måtte oppstå, skal være dekket av en forsikring.

Spørsmålet er da om saken Linea Directa medfører noen endring i dette utgangspunktet. Saken gjaldt brann i en bygning som følge av brann i en bil parkert i bygningens garasjeanlegg og spørsmålet om regress fra bygningsforsikringen som hadde dekket brannskaden mot bilens

trafikkforsikring. Saken var underlagt spansk rett, som ifølge premiss 21 har følgende regulering av ansvarsspørsmålet:

In that context, the referring court observes that, under Spanish law, the driver is not liable for damage caused as a result of the use of a vehicle where such damage is due to a case of force majeure which is unconnected with the driving of the vehicle. However, neither the defects in a vehicle nor the breakdown or failure of one of its mechanisms are considered to constitute force majeure. Therefore, in situations in which the accident is caused by a defect in a vehicle, that defect would not exempt the driver from liability and therefore would not exclude the insurance cover against civil liability in respect of motor vehicles.

Nemnda forstår dette slik at føreren etter spansk rett var ansvarlig for brannskaden på bygningen. Dommen slår fast at formuleringen "bruk av bilen" i direktivet art. 3 omfatter parkering i 24 timer mellom to transportetapper slik at førerens ansvar i denne situasjonen måtte være forsikret.

Nemnda mener ut fra dette at Norge som EØS-stat etter någjeldende EØS-rett står fritt til å fastlegge erstatningsreglene som skal gjelde for trafikkulykker, men i den utstrekning føreren er ansvarlig etter norsk erstatningsrett, må dette ansvaret være forsikret så langt motorvognforsikringsdirektivet rekke.

Dette betyr at forsikringsplikten etter direktivet kun gjelder det erstatningsansvaret som bilførereren har etter nasjonal rett, og at forsikringsplikt for bil som er "fråsegsett" derfor forutsetter at skade under slik "fråsegsetting" er dekket av bilførerens nasjonale erstatningsansvar. Slikt nasjonalt erstatningsansvar kan etter norsk rett ha to grunnlag: For det første kan ansvaret følge av bal., og for det andre kan det følge av alminnelige erstatningsrettslige regler. Dette drøftes nedenfor.

Bilførerens ansvar etter bal.

Bilansvarsloven § 4 pålegger trafikkforsikringen ansvar for skader som motorvogn "gjør". Selv om ansvaret etter loven er pålagt trafikkforsikringen, har bileieren også et objektivt ansvar, jf. bal. § 13, som sier at de trafikkforsikringsselskap som har dekket skade for uforsikret bil har rett til regress mot eieren av bilen uavhengig av om eieren er ansvarlig etter alminnelig erstatningsrett. Konstruksjonen er derfor at bileieren har et objektivt ansvar for slik skade som er overført til trafikkforsikringen. Fra dette ansvaret er det et unntak i § 2 første ledd b, som sier at loven ikke gjelder i tilfeller der skaden "er gjort medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast". I den utstrekning dette unntaket slår inn, er det klart at trafikkforsikringen og bilførereren ikke har noe ansvar etter bal. som kan gi grunnlag for forsikringsplikt etter direktivet.

Sikredes bil sto parkert i en garasje med begrenset tilgang gjennom nøkler og adgangsstyrt kjøreport. Nemnda mener dette er et sted allmennheten "ikke kan ferdes" i bilansvarslovens forstand.

Ifølge ordlyden må skaden videre skje "medan" bilen er forsvarlig bortsatt. Selskapet anfører at det er tilstrekkelig at brannen oppsto mens bilen var bortsatt, og at det ikke kan kreves at brannen hadde spredt seg i denne perioden. Nemnda er ikke enig i en slik tolkning; ordlyden tilsier at brannskaden på klagers bil må inntreffe mens skadevolderens bil var forsvarlig bortsatt. Dette reiser to spørsmål: For det første om formuleringen "ifråsegsett" krever at bilen er parkert eller bortsatt i en viss periode, og for det andre om bilen ikke lenger var "ifråsegsett" fordi eieren åpnet døren og panseret da han oppdaget at bilen brant.

Formuleringen "ifråsegsett" tilsier at bilen må være bortsatt etter endt kjøring. Sammenhengen med kriteriet utenfor der allmennheten ferdes tilsier videre at det ikke er tilstrekkelig med kortvarig parkering mellom to transportetapper. Etter ordlyden skulle imidlertid oppbevaring av bilen i lukket garasje i 15 timer være tilstrekkelig til at man ville si at bilen var "ifråsegsett".

Tidsperspektivet er utdypet i Ot. prp. nr. 24 (1959-1960) s. 40:

Komitéutkastets unntak er begrenset til vogn som "på forsvarlig vis er satt ut av bruk" på sted som ikke er åpent for alminnelig ferdsel. Departementet foreslår unntak for skade voldt mens kjøretøyet "står forsvarlig bortsatt" på slikt sted. Unntakets omfang blir omtrent det samme som etter komitéforslaget, men løsrevet fra sammenhengen med dettes parkeringdefinisjon. Det er fortsatt ikke uten videre nok at kjøretøyet er stanset, f.eks. for kortvarig opphold under av- eller påstiging. Kjøretøyet må være "bortsatt", dvs. være parkert etter en foreløpig avsluttet eller tydelig avbrutt kjøring. Men dette kan være tilfellet, selv om passasjerer oppholder seg i kjøretøyet mens det er hensatt, t.d. under rasting, hvil eller liknende. At kjøretøyet må stå stille i skadeøyeblikket, er presisert ved den nye formulering.

Nemnda forstår dette slik at kortvarig parkering som ledd i bruken av bilen, ikke er omfattet. På den annen side kan det ikke kreves langvarig oppbevaring, jf. at "ifråsegsett" betyr at kjøringen er "foreløpig avsluttet", og at dette kan være tilfelle også om passasjerer sitter i bilen mens den er "ifråsegsett". En slik tolkning støttes av formålsbetraktninger; Det avgjørende er at risikofaktorene knyttet til bilen ikke er aktive når bilen står stille. Da spiller det ikke noen rolle hvor lenge den er bortsatt.

I dom fra Borgarting Lagmannsrett 18.11.19, som gjaldt brann i en bil parkert mer enn 24 timer i en carport, kom retten derimot til at kriteriet "ifråsegsett" ikke var tilfredsstillt. Retten peker på at forarbeidene har forskjellige uttalelser om hvor lang tid som kreves for at kriteriet er tilfredsstillt, og mener derfor at bestemmelsen må tolkes i tråd med EUs motorvognforsikringsdirektiv 2009/103/EF slik dette er forstått i EU-domstolens avgjørelse av 20.6.19 i sak C-199/18 (Linea Directa), jf. ovenfor. Trafikksforsikringen måtte derfor etter direktivet omfatte brann i kjøretøyet oppstått mer enn 24 timer etter at bilen ble parkert.

Nemnda er uenig i lagmannsrettens forståelse av direktivet i denne saken, jf. ovenfor, og mener også at forarbeidene til bal. ikke gir grunnlag for den tolkningen retten kommer frem til. Nemnda mener derfor at 15 timer må være tilstrekkelig for at bilen er "ifråsegsett" etter § 2 første ledd b.

Det andre spørsmålet var om bilen ikke lenger var "ifråsegsett" da bileieren åpnet bildøren og panseret. Høyesterett har strukket bilansvaret langt når det gjelder skade som følge av åpning av bildør og lukking av bagasjeluke under parkering, jf. Rt 2015-1017. Dette gjelder imidlertid tolkning av den ansvarsbærende klausulen om at bilen "gjer skade", mens det her er spørsmål om åpning av bildør/panser medfører at bilen ikke lenger er "forsvarlig fråsegsett". I utgangspunktet tilsier denne formuleringen at ansvaret er unntatt inntil bilen tas i bruk for ny kjøring. Her ble døren åpnet for å sjekke røyk, ikke for å påbegynne kjøring.

Spørsmålet om innholdet i unntaket ble diskutert i forbindelse med innføring av EUs motorvognndirektiv, jf. Prop. 137 L (2018–2019) Endringer i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv), pkt. 3.3.4:

Som nemnt i punkt 3.2.2 kom EU-domstolen i saka C-648/17 BTA Baltic Insurance Company til at det å skade nabobilen ved å åpne ei dør utgjør "use of vehicles". Ein slik skade vil òg vere noko motorvogna "gjer" etter bilansvarslova § 4 første punktum, og fell utanfor bilansvarslova § 2 første ledd bokstav b. Ho vil nemleg neppe vere "fråsegsett" idet døra blir opna. Sjå her òg NUT 1957: 1 side 67. Departementet nemner elles at bilansvarslova må tolkast i lys av praksisen til EU-domstolen

Nemnda stiller spørsmålstegn ved referansen til NUT, som sier:

Når skaden går inn under parkeringsregelen i utkastets § 5, blir trafikksforsikringen bare erstatningpliktig dersom skaden skyldes et av de objektiviserte feilkriterier som nevnt i utkastets § 4 nr. 1 bokstav a-c.

Erstatningplikt inntreffer for det første dersom skaden skyldes at vogneieren, brukeren eller føreren eller noen person som følger med i vognen, har opptrådt uforsvarlig, f.eks. ved å åpne vognndør innfra eller tenne blendende lykter

I dette tilfellet dreide det seg ikke om en uforsvarlig handling fra eieren, og det var heller ikke åpningen av bildøren som direkte førte til skaden. Skaden skyldtes en brannutvikling som startet før eieren overhodet kom til stede, men som muligens akselererte da døren og panseret ble åpnet. I dette hendelsesforløpet fremstår det som tilfeldig at eieren kom til og oppdaget brannen og startet undersøkelser før brannen på egen hånd spredte seg til røykskader/brannskader på omgivelsene.

Ut fra dette mener nemnda skaden faller inn under unntaket i bal. § 2 første ledd b. I forhold til motorvogndirektivet betyr dette at bileieren ikke har objektivt ansvar for skade voldt av bilen i den aktuelle situasjonen, hvilket igjen betyr at det ikke er grunnlag for forsikringsplikt etter motorvogndirektivet art. 3.

Ansvar etter alminnelige erstatningsrettslige regler

Det følger av bal. § 11 at bileieren også kan være ansvarlig etter alminnelige erstatningsrettslige regler. Spørsmålet er derfor om sikrede er ansvarlig på grunnlag av slike regler. Det er ikke dokumentert uaktsomhet hos sikrede, og spørsmålet blir da om han kan holdes ansvarlig på ulovfestet objektivt grunnlag. Spørsmålet er drøftet i Ot. prp. nr. 67 (2000–2001) s. 8;

Bilansvarslova § 11 inneholdt regler om det personlege erstatningsansvaret til den som eig eller brukar ei motorvogn eller som er med i vogna. Uttrykket "ansvar etter vanlege skadebotreglar" må mest truleg også omfatte eventuelt ansvar etter det ulovfesta objektive ansvaret, jf Nils Nygaard, Skade og ansvar, 5. utgåve, Bergen 2000 s. 294 med vidare tilvisingar. Men det sentrale i denne samanhengen må vere at det etter gjeldande rett ikkje synest å vere grunnlag for eit *reint risikoansvar* for skade som motorvogn gjer, dvs. eit objektivt ansvar som er uavhengig av teknisk svikt eller uforsvarleg ordning.

Konstruksjonen "objektivt ansvar for teknisk svikt" diskuteres hos Hagstrøm/Stenvik, Erstatningsrett, 2017, s. 223 flg. med en gjennomgang av en rekke dommer fra 1916 frem til i dag. Under henvisning til utviklingen i rettspraksis og nyere rettslitteratur er konklusjonen at teknisk svikt i seg selv ikke utgjør noe ansvarsgrunnlag, men at det avgjørende er om en teknisk svikt medfører at en risiko som i utgangspunktet ikke overstiger dagliglivets risiko blir en ekstraordinær risiko og derfor kan føre til objektivt ansvar etter en interesseavveining (s. 227–228).

I den aktuelle saken er det uklart hvordan brannen oppsto. Slik saken er opplyst kan nemnda vanskelig se at det er dokumentert risikofaktorer ved bilen som vesentlig overstiger den alminnelige risikoen ved en parkert bil. Nemnda peker her på at bilansvarslovens regler bygger på at risikoen knyttet til bilens skadevoldende egenskaper er mindre når bilen står stille enn når den er i bruk, og at risikoen for skader når bilen er "ifråsegsett" utenfor områder tilgjengelig for allmenheten, ikke er så markert at den tilsier et objektivt ansvar. Uten nærmere opplysninger om årsaken til brannen mener nemnda det ikke er grunnlag for noe ulovfestet objektivt ansvar for eieren av bilen. I så fall er bal. § 2 første ledd b ikke i strid med motorvogndirektivet.

Ut fra dette er skaden ikke omfattet av trafikkforsikringens ansvar.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Vibeke Stiansen (selskapsrepresentant), Roy Johansen (selskapsrepresentant), Hege Sundby (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).