

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2023-776

30.10.2023

Gjensidige Forsikring ASA

Bilansvar

Slo hodet i bilens bakluke – bal. § 4.

Skadelidte ble skadet da hun 28.10.20 slo hodet i den åpne bakluka på sin bil. I skademeldingen forklarte skadelidte at skaden skjedde da hun skulle hive en vedsekk inn i bilens bagasjerom og bagasjeluken ikke var gått helt opp. Foretaket avslo dekning under bilansvaret fordi bilen ikke hadde vært noen aktiv part. Skadelidte hevdet det ikke var hennes handlemåte som var den sentrale årsaksfaktoren, men bilens egenskaper og dens utforming med feil på bagasjelukas gassdempere. Hun påpekte videre at det var uklart om luken sto i ro eller seg ned da ulykken skjedde. I tillegg hadde et verksted uttalt at "Gassdempere på bagasjeluke fungerer dårlig og løfter ikke luken slik de skal", og det fremkom av yr.no at det var kaldt da ulykken skjedde. Foretaket fastholdt avslaget og hevdet bagasjeluka ikke hadde vært i bevegelse, og at det ikke var snakk om en realisering av den særlige risikoen som er knyttet til motorvognen, men om en laste-/lossesituasjon som i hovedregel er unntatt fra bilansvaret. Foretaket bemerker videre at bilen først ble undersøkt på verksted nesten 2,5 år etter hendelsen, og at det ikke var fremlagt tidsnær dokumentasjon for at det var feil på gassdempene på bagasjeluka på skadetidspunktet. Nemnda kom til at skaden ikke var omfattet av bilansvaret og viste til at skadelidte ikke hadde bevist at skaden skyldtes en feil ved bagasjeluken, og at den vesentlige årsaken dermed var skadelidtes feilberegning.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for en personskade etter bilansvarsloven (bal.) § 4.

Skadelidte var utsatt for et uhell 28.10.20 da hun slo hodet i den åpne bakluka på bilen. Hun meldte saken 21.4.22 under bilens ansvarsforsikring i foretaket med følgende beskrivelse i skademeldingen:

Personskaden skjedde da bilen var parkert på en gård hvor jeg kjøpte ved. Da jeg skulle hive en vedsekk inn i bilens bagasjerom slår jeg hodet mitt i bagasjeluken som da ikke var gått helt opp.

Ifølge foretaket bekreftet skadelidte i telefonsamtale i april 2021 at hun hadde åpnet bakluka og snudde seg for å ta opp og legge inn en vedsekk, og at bakluka da nok ikke hadde åpnet seg så langt som hun tenkte, slik at hun skallet i kanten av luka.

Foretaket avslo erstatningskravet og viste til at motorvognen ikke hadde vært noen aktiv part i hendelsesforløpet og at skaden derfor ikke falt inn under bilansvaret. Fra den nærmere begrunnelsen hitsettes:

Spørsmålet er om forholdet hvor ..skadelidte.. slo hodet er omfattet av bilansvaret, jf. bilansvarslovens §4. Slik hendelsesforløpet er beskrevet er det ikke snakk om feil på bagasjeluken, ei heller at den seg nedover. Den stod i ro, i den posisjonen hun hadde åpnet den i.

I Rt-2015-1017 (Bagasjelukedommen) kom Høyesterett til at hendelsen var omfattet av bilansvaret. Der var imidlertid situasjonen en annen, ved at fører av bilen slo igjen bakluka over hodet til passasjer. Skader

(klemskader) som skjer ved åpning/lukking av bilens dører er altså omfattet.

I FinKN-2022-99 var situasjonen at skadelidte (passasjer i bilen), skulle legge inn et par ski i bagasjerommet, og fikk bilens bakluke i hodet. Skadelidte hevdet at det hadde oppstått en feil med gassdemperne på bilen, slik at luken falt ned over hodet hennes. Nemnda fant under sterk tvil at skadelidte hadde sannsynliggjort at bakluken hadde seget ned på skadetidspunktet, og at dette førte til at hun krasjet med hodet da hun la inn skiene. De henviste til Bagasjelukedommen som støtte for avgjørelsen.

I tilfellet til ..skadelidte.., er luken ikke i bevegelse. Hun stanger hodet i luken som står i den posisjonen hun åpnet den i. Hendelsen kan derfor sammenliknes med FinKN-2018-34.

Her var skadelidte i ferd med å losse ut en del av et trommesett fra lasterommet på en varebil. Idet han trakk bakover ut av bilen, kom han i skade for å trekke på bilens tilhengerfeste. Han falt og skadet seg. Skadelidte anførte at tilhengerfestet måtte anses som en nokså klar "felle" og at det dermed forelå en ansvarsutløsende uregelmessighet ved kjøretøyet.

Nemnda kom til at et tilhengerfeste er en helt normal innretning på en bil, og at den ikke representerer noen "felle". Den kan derfor ikke regnes som en risikofaktor knyttet til bilen som overstiger det normale ved laste- og lossing. Den vesentligste årsaken til skaden fremstår som skadelidtes eget forhold ved feiltråkking i mørket. Skaden kunne oppstå på samme måte ved å snuble over en gjenstand i mørket, og skaden faller utenfor bal § 4.

..Skadelidte.. stanger hodet i luken som står åpen. Den er en naturlig innretning på bilen i lastesituasjonen. Det at hun ikke ser seg for, er den vesentligste årsaken til skaden.

Skadelidte var uenig og anførte 28.3.23 at skaden var omfattet av bilansvaret:

[...] Årsaken til ulykken synes å være en feil med bagasjeluka som ikke var gått så langt opp som den skulle som resulterte i at ..skadelidte.. feilberegnet sin bevegelse. ..Skadelidte.. opplyser at denne feilen med bagasjeluken fortsatt er slik, noen ganger går den opp som den skal, andre ikke. Hun tok med bilen på verksted i dag, og der fikk hun bekreftet at hydraulikken er dårlig.

Jeg vedlegger skriftlig bekreftelse fra ..verksted F...

[....]

I deres brev av 14.03.2023 vises det til RT-2015-1017 (Bagasjelukedommen) hvor Høyesterett kom til at skaden var omfattet av bilansvaret. I dommens avsnitt 24 uttrykkes det at *"Av forarbeidene til bestemmelsen går det fram at skade som fører eller passasjer har forårsaket i sammenheng med kjøretøyets bruk, anses som skade gjort av bilen selv, jf Ot.prp.nr.24 (1959-60) side 39"*.

[....]

Videre i avsnitt 35 at *"Jeg kan ikke se at det er noen særlig forskjell på disse skadetyperne, og den man står overfor i vår sak. I begge tilfellene siger skaden ved åpning/lukking av bilens dører. Selv om det vanligvis er i forbindelse med at noen går inn i eller ut av bilen at slike skader inntreffer, og selv om dette er mer typisk enn hendelsen i vår sak, kan jeg ikke se at det er avgjørende reelle grunner til at tilfellene skal behandles ulikt"*.

I overnevnte brev av 14.03.2023 vises det videre til FinKN-2022-99 hvor saken gjaldt: [...]

I overnevnte avgjørelse viser nemnda til Bagasjelukedommen: *"Under henvisning til Rt-2015-1017 finner nemnda videre at skaden i aktuelle sak har tilstrekkelig tilknytning til bruken av bilen. I den saken hadde en bilpassasjer som hadde gått ut av bilen under stans, blitt truffet i hodet og skadet da føreren av bilen slo igjen den åpne bakluken. Høyesterett kom under henvisning til uttalelser i forarbeidene og rettspraksis til at skaden var en naturlig konsekvens av bilens bruk til transportformål, og at skaden var omfattet av bilansvaret"*

Både skadetilfellet i Bagasjelukedommen, overnevnte avgjørelse og foreliggende tilfelle omhandler slag i hode mot bagasjeluke. Den eneste forskjellen er at bagasjeluka ikke er i bevegelse i ..skadelidtes.. tilfelle, og at det er hun selv som stanger hodet i luka. Selv om bagasjeluka er i samme posisjon som hun åpnet den i, mener ..skadelidte.. at den var lavere enn normalt som dermed resulterte i skadehendelsen. I FinKN-2022-99 skyldtes skaden en feil på bagasjeluken hvor den var seget ned. Det er likt vårt tilfelle hvor bagasjeluka ikke siger ned, men allerede er lavere enn det den vanligvis skal være. Dermed må det være tale om bilens innretning som voldt skaden og feil med bagasjeluka på skadetidspunktet.

I Rt-2012-233 (Tankbil-dommen) gjaldt saken sjåfør av en tankbil som ved avstigning falt ned ca. 1,5 meter og fikk varig skade i skulderen. I saken var den dominerende årsaksfaktoren tankbilens utforming og høyde. Det

var ikke grunnlag for å bebreide sjåførens opptreden. Høyesterett kom dermed til at skaden var omfattet av bal. § 4.

[....]

Videre i Tankbildommen avsnitt 34 at *"Dette vilkåret innebærer imidlertid ikke at det kreves en aktiv skadeforvoldelse fra vedkommende motorvogns side. "En annen sak er at det i slike tilfeller gjerne må foreligge noe mer for at ansvar skal foreligge. I Ot.prp.nr.24 (1959-60) side 44 heter det således:*

Selv om et parkert kjøretøy etter betingelseslæren blir årsak i logisk forstand til en skade, vil det i mange tilfelle falle unaturlig å tale om skadevolding i lovens forstand, dersom skaden verken kan tilskrives noe aktivt forhold på kjøretøyets side eller noen feil, svikt eller uregelmessighet ved kjøretøyet eller dettes anbringelse eller behandling.

Når det gjelder årsakskravet vises det til Rt-1992-64 i avsnitt 40 og 41 at:

Selv om en skade for så vidt har tilknytning til motorvognens direkte bruk, omfattes den ikke utelukkende av den grunn av motorvognansvaret. Det generelle årsakskravet som ble oppstilt i Rt-1992-64 - at den aktuelle årsaksfaktoren må ha "vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den" - må også gjelde i disse tilfellene.

På den annen side vil den skadelidtes egen opptreden kunne stå sentralt - om vedkommende har opptrådt på en slik måte at denne opptreden fremstår som den sentrale årsaksfaktoren. Skyldes skaden forhold utenfor motorvognen, f. eks. glatt underlag, vil også dette etter omstendighetene kunne tale mot ansvar. Mellomløsninger kan også tenkes ved at ansvaret reduseres med hjemmel i lovens § 7.

Med bakgrunn i dette menes det fra denne side at bilen og bagasjeluka er et virkende element i hendelsesforløpet. Bagasjeluka spiller en vesentlig rolle i årsaksbildet og dermed naturlig å knytte ansvar til den. Selv om ..skadelidtes.. opptreden i dette tilfellet også spiller en rolle i årsaksbildet, er det ikke tale om forhold utenfor motorvognen som eksempelvis glatt underlag som utløser ulykken, men bagasjelukas lavere plassering på daværende tidspunkt.

Foretaket fastholdt 28.4.23 at skadetilfellet ikke var omfattet av bilansvaret.

Saken ble klaget inn for Finansklagenemnda 3.5.23.

Skadelidte krever dekning for skaden under bal. § 4. Det følger av Rt. 2012 s. 233 at det ikke er et absolutt vilkår at skaden er typisk for bilbruk. Skadelidte anfører at en feil med en bagasjeluke helt klart har en naturlig sammenheng med motorvognens tilstand og egenskap. I Rt. 2012 s. 233 var skadens utløsende årsak skadelidtes avstigning fra bilen, og i angjeldende sak var den utløsende årsak at skadelidte lukket opp bagasjeluka for deretter å så snu seg rundt og hive inn en vedsekk. Skadelidte mener det ikke er hennes handlemåte som var den sentrale årsaksfaktoren, men bilens egenskaper. Bilens utforming med feil med gassdemperne på bagasjeluka utgjør ifølge skadelidte en naturlig årsaksfaktor for at skaden inntraff, og tilsier at det var en skade som motorvogn *"gjer"*, og at den ikke spilte en passiv rolle. Det er uklart om luken sto i ro eller seg ned da ulykken skjedde, men det er ikke avgjørende. I FinKN 2022-99 fremkommer det ikke av nemndas begrunnelse at den la til grunn at bagasjeluka var i bevegelse. Den feilen som ble anført å ha vært til stede, manifesterte seg ikke etter ulykken, i motsetning til i angjeldende sak, jf. en bekreftelse fra verksted hvor det står at *"Kontrollere bagasjeluke. Åpner seg ikke om den skal. Feil finnet: Gassdempere på bagasjeluke fungerer dårlig og løfter ikke luken slik de skal. Dempere må skiftes"*. Skadelidte hevder at dersom bagasjeluka var i orden og gikk opp som normalt, så ville ikke skaden inntruffet da hun gjorde den aktuelle bevegelsen. Skadelidte viser til at det var kaldt da ulykken skjedde, jf. utskrift fra yr.no, at bilen hadde stått i minusgrader i flere timer, og at det sannsynliggjør at det har vært sig i bagasjeluka. Saken kan ikke sammenlignes med tilfellet i FinKN 2018-34 hvor skaden var forårsaket av et tilhengerfeste som stakk ut. Hun hevder det ikke er tale om forhold utenfor motorvognen som utløste hennes ulykke, men forhold med selve bilen og dens innretning, dvs. en risikofaktor knyttet til bilen. Hun påpeker at skaden ikke ville ha

materialisert seg på samme måte uavhengig av bilen og at det ikke var mulig for henne å treffe bagasjeluka med hodet dersom den sto i den posisjonen den skulle, jf. bilder som illustrerer det.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at det ikke dreier seg om skade gjort av motorvognen etter bal. § 4. Forarbeidene tilsier at laste- og losseskader som hovedregel er unntatt, med mindre skaden skyldes motorvognens egne innretninger eller dens plassering i trafikken. I Rt-2015-1017 og FinKN 2022-99, hvor bal. § 4 ble ansett å omfatte situasjonen hvor skadelidte slo hodet mot bagasjeluka, var bagasjeluka i bevegelse, mens den i angjeldende sak sto stille der den stoppet da skadelidte åpnet den. Det var derfor ikke noe aktivt forhold på kjøretøyets side som forårsaket hendelsen, men skadelidtes egen handling da hun ikke så seg for. Det er ikke tale om en realisering av den særlige risikoen som er knyttet til motorvognen, men om en laste-/lossesituasjon som i hovedregel er unntatt fra bilansvaret. Foretaket er uenig i at det var feil ved bagasjeluka som forårsaket skaden og viser til at hendelsen ble forklart slik at bagasjeluka ikke var i bevegelse etter at skadelidte åpnet den. Hendelsen skjedde fordi hun feilberegnet hvor luka sto når hun snudde seg for å kaste inn vedsekken, og ifølge foretaket er det hennes handlingsmåte som er den sentrale årsaksfaktoren, noe som taler mot bilansvar, jf. Rt-2012-233 avsnitt 41. Bilen ble først undersøkt på verksted i mars 2023, nesten 2,5 år etter hendelsen. Det er ikke fremlagt tidsnær dokumentasjon for at feilen på gassdemperne på bagasjeluka var til stede på tidspunktet for hendelsen, og at det er årsaken til hendelsen. I Rt-2015-1017, hvor en bagasjeluka ble slått i hodet på skadelidte, ga Høyesterett uttrykk for at skadehendelsen var i ytterkant av det som det er naturlig å si at en motorvogn gjør. Siden bagasjeluka i angjeldende sak sto i ro, mener foretaket man er utenfor det som det er naturlig å si at motorvognen gjør, og at saken må sammenlignes med FinKN 2018-034. Den vesentlige årsaken til skaden var ifølge foretaket skadelidtes egen handling i en laste-/lossesituasjon der bakluka var en naturlig innretning på bilen i lastesituasjonen og spilte en passiv rolle.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig under trafikkforsikringen, jf. bal. § 4.

Bal. § 4 første punktum lyder slik:

Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapittel IV, endå om ingen er skuld i skaden. (...)

Bal. § 4 omfatter skader som motorvognen "gjer". I rettspraksis er "gjer"-kriteriet tolket i samsvar med alminnelige årsaksregler slik at bilen må utgjøre en ikke uvesentlig årsak i hendelsesforløpet frem til skaden. I HR-2016-2560-A falt skadelidte ned fra taket til en container som sto plassert på kranbilens lasteplan. Høyesterett la avgjørende vekt på at:

Det var egenskapene ved lasten – takets overflate var dekket av løssnø – som utgjorde den umiddelbare årsaksfaktoren.

Bilen ble etter dette regnet som en uvesentlig årsak. Spørsmålet om når bilen utgjør en ikke uvesentlig årsak må ifølge rettspraksis tolkes på bakgrunn av forarbeidene. Det heter i Innst. 1957 s. 58 at:

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

... Bestemmelsen er imidlertid ikke uten videre begrenset til egentlige trafikkskader. Den omfatter i prinsippet også bl.a. skade noen lir ved å bli klemt i en vogndør, slått av en vogndør som åpnes, opprevet eller oppskåret av utstyr i vognen, ved å snuble inne i vognen eller i stigbrett, og annen skade under av- eller påstigning (kfr. RG-1951-844 hvor skade som følge av feiltrinn ble ansett inadekvat). Sto vognen parkert m.v.

i skadeøyeblikket, gjelder dog som nevnt særregelen i utkastets § 5.

Bal. § 4 forutsetter derfor ikke at bilen er i bruk, og omfatter f.eks. at sikrede blir skadet ved å bli "slått av en vogndør som åpnes", jf. også Rt. 2015 s. 1017, hvor en bagasjeluke ble slått i hodet på skadelidte. Samtidig er det klart at bilens årsaksbidrag normalt er mindre vesentlig når bilen står stille enn når den er i fart.

I Motorvognansvarskomiteens innstilling til bilansvarsloven var det i § 5 foreslått en bestemmelse om ansvar for skade voldt av parkerte biler. Departementet fant at det ikke var behov for en slik særregel og uttalte bl.a. følgende på s. 44 i Ot.prp.nr.24 (1959-1960):

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

Det avgjørende for dekning under bal. § 4 når bilen står stille er etter dette om skaden kan "tilskrives noe aktivt forhold på kjøretøyet side eller noen feil, svikt eller uregelmessighet ved kjøretøyet eller dets anbringelse eller behandling". Spørsmålet her blir om det var en feil ved bagasjeluken, og om skadetilfellet er en følge av denne feilen.

Den aktuelle bilen ble 28.3.23 undersøkt av verksted. Skadelidte har fremlagt en uttalelse fra verkstedet som angir at gassdempere på bilens bagasjeluke fungerte dårlig og ikke løftet luken slik de skulle. Denne uttalelsen dokumenterer bilens tilstand på undersøkelsestidspunktet, men dokumenterer ikke at svakheten ved gassdemperne også forelå på skadetidspunktet 28.10.20. Undersøkelsen er foretatt to år og fem måneder etter skaden. Det er ikke fremlagt noen mer tidsnære bevis som tilsier at den aktuelle feilen forelå på skadetidspunktet.

Ut fra dette kan nemnda ikke se at skadelidte i tilstrekkelig grad har bevist at skaden skyldes en feil ved bagasjeluken. I så fall foreligger det ingen "feil, svikt eller uregelmessighet" som tilsier at bilen er en aktiv årsak til den aktuelle skaden. Den vesentlige årsaken er dermed skadelidtes feilberegning, og den er ikke omfattet av bilansvaret. Situasjonen er annerledes enn FinKN 2022-99, hvor nemnda kom til at det forelå en feil ved luken.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Elisabet Okkenhaug (selskapsrepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).