

# PRIVATE SKOGSBILVEIER ANSVARSFORHOLD

Av advokat (H) Toril G. Kjøllesdal



**SKOGKURS**  
Skogbrukets Kursinstitutt



# SKOGKURS

**Forfatter:** Toril G. Kjøllesdal

**Redaktør:** Jan Olsen, Skogkurs

**ISBN-nr:** 978-82-7333-193-9

**Utgave:** 2. mars 2015

**Layout:** Per Håkon Granum, Skogkurs

**Forsidefoto:** Jan Olsen, Skogkurs

**www.skogsvei.no - www.skogkurs.no**



**Skogsvei.no**

# Innholdfortegnelse

<b>Bakgrunn for lovgivningen</b> .....	<b>4</b>
<b>Avgrensninger</b> .....	<b>4</b>
<b>Forskjellen på offentlig og privat vei..</b> .....	<b>4</b>
<b>Hvilke lover gjelder for private skogsbilveier?</b> .....	<b>5</b>
Veiloven av 1963.....	<b>5</b>
Friluftsløven av 1957.....	<b>5</b>
Veitrafikkloven av 1965.....	<b>6</b>
Forskrift om skilting (07.10.05).....	<b>6</b>
§45 i skiltforskriftene - trafikkskilting for private veier.....	<b>7</b>
Veidirektoratets kommentarer til § 45.....	<b>7</b>
<b>Ansvarsforhold</b> .....	<b>8</b>
<b>Økonomisk tap</b> .....	<b>8</b>
<b>Ansvarsgrunnlag</b> .....	<b>8</b>
<b>Årsakssammenheng</b> .....	<b>10</b>
<b>Veieiers kontrollansvar</b> .....	<b>11</b>
<b>Private veier stengt for alminnelig ferdsel</b> .....	<b>12</b>
<b>Private veier åpne for almen ferdsel</b> .....	<b>13</b>
<b>Forholdet til andre bruksrettshavere (hytteeiere etc.)</b> .....	<b>14</b>
<b>Skogsbilveiforeninger/skogsveglag</b> .....	<b>14</b>
<b>Forsikring av skogsbilveier</b> .....	<b>15</b>
<b>Regress</b> .....	<b>15</b>
<b>Virkesleveranser - Ansvarsforhold</b> .....	<b>16</b>
<b>Tømmerkjøpers kontrakts- og leveringsbestemmelser</b> .....	<b>16</b>
<b>Ansvarsbegrensninger</b> .....	<b>16</b>

## Bakgrunn for lovgivningen

I tidligere tider var alle veier private. De var blitt til ved heste- eller dyretråkk eller gangsti over lang tid. Først fra midten av det 17. århundre begynte byggingen av offentlige kjøreveier i Norge. For den opprinnelige type veier gjaldt et regelverk som hovedsakelig konsentrerte seg om vedlikehold av ferdselsveiene.

I 1824 kom den første norske veiloven. Den gav regler om inndeling av veinett, veiavgifter, organisering av veivesenet, naturalarbeid for grunneiere, veinormaler, ekspropriasjonsbestemmelser og straffebestemmelser. Siden da har vi hatt to veilover, av 15.9.1851 og 21.6.1912, før vi fikk den veiloven som gjelder i dag, nemlig veiloven av 21.06.1963. Veiloven regulerer alle forhold vedr. veier i Norge, både de private og de offentlige veiene.

## Avgrensninger

Siden dette hefte skal handle om skogsbilveier og ansvarsforhold, skal vi forlate det offentlige veinettet og konsentrere oppmerksomheten om skogsbilveiene.

Det legges til grunn for det som sies videre i denne utredning at vi opererer med en vei bygget som bilvei og godkjent av de nødvendige instanser. Lover som gjelder bygging og godkjenning av veier blir derfor ikke omtalt her. Det er videre en forutsetning for denne utredning at vi har med en bilvei og ikke en traktorvei å gjøre. Traktorveier er ikke tillatt å trafikkeres med bil og bør derfor skiltes ved inngangen med opplysning om at det er en traktorvei hvor det ikke er tillatt å kjøre bil. Det kan i denne sammenheng opplyses at traktorvei i relasjon til Lov om Motorferdsel i utmark betraktes som utmark. Alle som skal kjøre på en slik vei må derfor ha dispensasjon fra det generelle forbudet mot motorferdsel i utmark. Dette gjelder også for veieieren dersom han ikke driver næringskjøring.

Det er videre verd å presisere at det er veieiers ansvar for veien og de skader som oppstår som følge av veiens beskaffenhet som er tema for utredningen.

Utredningen omfatter ikke erstatningsspørsmål knyttet til at veien blir ødelagt av uvær eller av utenforstående 3.menn og grunneier krever erstatning. Her gjelder vanlige erstatningsrettslige regler som ikke er spesielle for veier i forhold til andre ting som blir utsatt for skade.

## Forskjellen på offentlig og privat vei.

I veilovens §1 er private veier definert som alle andre veier enn offentlig er veier. De rettslige virkninger av om en vei er privat eller offentlig er av forskjellig art.

Når det gjelder kjennemerke på hva som er offentlig vei må først og fremst nevnes allmenhetens rett til atkomst til og bruk av den offentlige veien. For det andre oppstår det automatiske byggegrenser og byggegrensebestemmelser som innsnevrer naboens råderett over egen grunn langsmed veien. Den private veien er ikke underlagt slike bestemmelser. Mens offentlige veier alltid er åpne for almen ferdsel, har veieieren alltid rett til å stenge en privat vei for alminnelig ferdsel.

## Hvilke lover gjelder for private skogsbilveier?

1. **Veiloven av 1963** har et eget kapittel VII om private veier. Loven gir bestemmelser om bruk og vedlikehold av privat vei, om fordeling av kostnader for vedlikehold og om hvordan konflikter mellom flere brukere kan løses. Den har også en ekspropriasjonsbestemmelse som gir mulighet for å skaffe en ny bruker rett til bruk av eksisterende vei for nødvendig adkomst og til å anlegge vei over nabogrunn for å skaffe seg adkomst. Vilkåret er at bruken vil være til mer gagn enn skade for dem det gjelder. Ekspropriasjonsskjønn etter denne bestemmelsen kan også ta stilling til og avgjøre om den som begjærer skjønn allerede har veirett og hvis ikke, - vilkårene for å få slik rett. Etter at vegloven ble endret i 1996 kan ekspropriasjonsskjønn etter veglovens bestemmelser også holdes av jordskifteretten hvis veien ligger i et LNF-område. Det finnes en egen hjemmel for å danne veiforening for bruksberettigede for at deres rettigheter skal kunne ivaretas på en skikkelig måte. Tidligere hadde man en bestemmelse i loven som ga veisjefen hjemmel til å kontrollere om private veier og bruer som er åpne for alminnelig ferdsel er trygge nok. Denne bestemmelsen ble opphevet da vegloven ble endret i 1996 fordi plan og bygningsmyndighetene i dag har de nødvendige hjemler til å gripe inn i slike tilfeller.

I stedet ble det tatt inn en ny bestemmelse om at veieier med samtykke fra kommunen kan kreve bompenger for bruk av privat vei ( vegl. § 56). Kommunen kan da fastsette størrelsen på veiavgiften og kan sette vilkår for hvordan veiavgiften skal brukes. I utgangspunktet er det ikke forbud mot å tjene penger på veien, men inntekten fra bompenger skal primært gå til drift og vedlikehold. Det gis også hjemmel for å fastsette tilleggsavgift hvis ikke veiavgift blir betalt.

For offentlige veier er retten til bompenger også regulert i veiloven.

2. **Friluftsløven av 1957** gir imidlertid den viktigste bestemmelsen om private veier sett med eierens øyne. §4 i friluftsløven gir veieier hjemmel til å stenge veien for ferdsel med heste- og motorkjøretøy. Det er imidlertid ikke adgang

til å sette forbud mot ridning og ferdsel til fots. Slik ferdsel er en del av allemannsretten som alle norske borgere kan utøve i utmark. Dersom slik ferdsel blir ekstra byrdefull for grunneieren kan kommunen med grunneiers samtykke forby også slik ferdsel på nærmere angitte strekninger (Friluftslovens § 2 ). Det er alltid opp til veieierens vurdering om en privat vei skal være åpen for alminnelig ferdsel eller ikke. En vei regnes derfor som åpen for alminnelig ferdsel dersom den ikke er spesielt stengt med bom eller forbudsskilt.

Friluftslovens tidligere bestemmelser om adgangen til å ta bompenger for bruk av private veier en nå overført til vegloven jfr. det som er sagt om dette ovenfor.

3. **Veitrafikkloven av 1965** har regler om trafikk, skilting etc. Hovedbestemmelsen i denne loven finner vi i lovens § 3 som lyder: “Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.”

Loven gjelder for kjøring med motorkjøretøy på alle veier uansett om de er private eller offentlige.

Trafikkreglene er gitt med hjemmel i veitrafikkloven. Disse gjelder på alle veier som er åpen for alminnelig ferdsel. I utgangspunktet gjelder ikke trafikkreglene på en stengt skogsbilvei, men fordi disse både trafikkeres av eier, transportør og skogsarbeidere, bør trafikkreglene følges i størst mulig grad også her.

4. **Forskrifter om skilting(07.10.05)**. Det er gitt egne forskrifter om skilting med hjemmel i veitrafikklovens § 5. I disse forskriftene er det en egen bestemmelse om skilting av private veier. Det er skiltmyndigheten som må gi tillatelse til å sette opp offentlige trafikkskilt på privat vei. Det er i hovedsak regionvegkontoret som er skiltmyndighet for private veier. Forskriften ble vedtatt i 2006 og bestemmelsen om skilting på private veier trådte i kraft 01.06.2006, og er ikke endret siden (2014). Skiltforskriftenes § 45 som handler om skilting på private veier lyder:

## **§45 i skiltforskriftene - trafikkskilting for private veger**

1. Dersom den ansvarlige for privat vei vil nytte offentlig trafikkskilt, må denne ha tillatelse av regionvegkontoret som kan sette vilkår for bruken. Utgifter til oppsetting, endring, vedlikehold eller fjerning av offentlige trafikkskilt og feste for slikt for privat vei, bæres i så fall av den ansvarlige for veien. Veisjefen kan i særlige tilfelle helt eller delvis fritta den ansvarlige for å dekke utgiftene.

Dersom trafikken på privat vei som er åpen for alminnelig ferdsel tilsier det, kan regionvegkontoret bestemme at en bestemt veistrekning skal skiltes med offentlige trafikkskilt. Utgiftene til dette skal i så fall dekkes av den ansvarlige for den private vei, med mindre regionvegkontoret bestemmer at utgiftene skal dekkes som for skilting av riksvei.

2. Når offentlig trafikkskilt er tillatt eller påbudt brukt for privat vei, skal plassering anvendelse og utforming av skiltene så vidt mulig skje i samsvar med tekniske retningslinjer etter § 35. For den veistrekning skiltene er nyttet, må det ikke plasseres private skilt eller annen oppmerking som kan forveksles med offentlige trafikkskilt, eller hindre den frie sikt langs veien eller til slike innretninger for den veifarende.

Bestemmelsen er ikke særlig forskjellig fra det som sto i skiltforskriften fra 1980.

### **Veidirektoratets kommentarer til § 45**

Det skal følges en meget restriktiv praksis med hensyn til bruk av offentlige trafikkskilt på private veier. Eventuell skilting må avgjøres etter en avveining av nødvendigheten av skiltet, spørsmålet om trafikantene vil respektere skiltet og muligheten for overvåking.

På private veier som ikke er åpne for allmenn ferdsel skal offentlige trafikkskilt ikke tillates brukt. Unntak fra dette er stengning av vei med skilt 306.1 "Forbudt for motorvogn" på steder hvor det også er montert bom. Underskilt må da angi hvem som er unntatt fra forbudet.

Private veier som er åpne for allmenn ferdsel og som har liten trafikk skal vanligvis heller ikke skiltes med offentlige trafikkskilt.

Private veier som er åpne for allmenn ferdsel og som har stor trafikk kan i visse henseender fylle likeartede funksjoner som offentlig vei, slik at de lokale skiltmyndigheter finner at bruk av offentlige trafikkskilt er nødvendig av hensyn til sikkerhet og avvikling.

Før trafikkregulerende skilt tillates oppsatt på en privat vei, må det klarlegges om det er knyttet privatrettslige rettigheter til bruken av veien.

## Ansvarsforhold

Det medfører ansvar å eie og drive en skogsbilvei. Spørsmål om erstatningsansvar avgjøres etter vanlige rettsregler for skadevoldelse. Disse finnes i Lov om skadeerstatning av 13.06.1969. Før 1969 hadde vi ikke noen egen generell lov om skadeerstatning i Norge. Loven av 1969 bygger på den sedvane og den rettspraksis som har vært grunnleggende i norsk erstatningsrett fram til 1969.

I relasjon til erstatningsansvar spiller det ingen rolle hvordan eierskapet er organisert. Det gjelder de samme regler om veieier er en veiforening, et veglag, et samvirkeforetak, et aksjeselskap eller er organisert på en annen måte. Det er den som har eierskapet som kan komme i ansvar. Forholdet mellom den som utad står som veieier (veiforening etc.) og medlemmene, andelseierne drøftes ikke i denne utredning. Det beror på hvilke fullmakter de enkelte medlemmer etc. har gitt til det styrende organ. Det er med andre ord slik at hvem "veieieren består av" har liten interesse for 3.mann som blir rammet av en skade som er forårsaket av veien. Det er derfor eieransvaret som her drøftes.

Dersom en veieier skal komme i erstatningsansvar må tre hovedvilkår være oppfylt:

- Skadelidte må kunne dokumentere et **økonomisk tap**.
- **Ansvarsgrunnlag** må foreligge (skyldansvar eller objektivt ansvar)
- Det må være **årsakssammenheng** mellom tapet og ansvarsgrunnlaget.

## Økonomisk tap

Den skadelidte må kunne bevise at skaden fører til et reelt økonomisk tap som kan måles i penger. I utgangspunktet skal erstatningen fastsettes slik at den skadelidte økonomisk sett holdes skadesløs. Erstatningen skal betales i penger.

## Ansvarsgrunnlag

I erstatningsretten opererer vi med to typer ansvar : Ansvar på subjektivt og objektivt grunnlag.

Ansvar på subjektivt grunnlag krever at noen har skyld i skaden. Subjektivt ansvar er derfor det samme som skyldansvar. Vi kan dele skyldansvaret i 3 kategorier forsettlig, grovt uaktsomt og uaktsomt ansvar.

*Objektivt ansvar* vil si at noen pålegges ansvar uavhengig av skyld.

## Skyldansvar

For at det skal foreligge skyldansvar må vi ha en skadevolder, en som er skyld i skaden.



Det er bare skade som oppstår som følge av noe veieieren har gjort eller burde ha hindret som kan bringe ham i erstatningsansvar. Hendelige uhell som ingen er skyld i kan heller ikke veieieren svare for.

Det vil alltid oppstå spørsmål etter en skade om det var noen som “kunne noe for det.” Dersom det foreligger forsett vil det si at noen gjorde det “med vilje”.

**Eksempel:** “Veieieren er forbannet fordi folk kjører på veien hans uten å betale bomavgift. Han graver en grøft tvers over veien. Den første som kjører der havner i grøfta og skader både seg selv og bilen.”

Denne veieieren vil etter all sannsynlighet bli erstatningsansvarlig for skaden fordi han har handlet med forsett.

Dersom et kraftig regnvær går over distriktet og regnvann eller bekker ødelegger veien slik at den flere steder er blitt uframkommelig - hva da? Veieieren er ikke ansvarlig for at denne skaden skjer, men han er ansvarlig for å sette veien i stand igjen etter uværet dersom han ikke stenger den. Oppstår det skade her, vil erstatningsansvaret være betinget av om veieieren lar det gå lang tid fra han oppdager skaden til han reparerer den, eller om han setter opp et varsel om at skaden er der. Det beror med andre ord på om eieren kan sies å ha vært så aktsom som han burde være etter forholdene.

Vi finner et eksempel i fra rettspraksis i *Rt. 1973/1320*: Vegvesenet rensker øvre vegskråning etter et ras. Likevel faller en stein ned på taket til en tilfeldig passerende bil. Staten ble ikke kjent ansvarlig for skaden på grunnlag av uaktsomhet, fordi Vegvesenet ikke kunne klandres for det inntrufne.

Grensen mellom hva som er aktsom og hva som er uaktsomt vil variere med forholdene. Det som er aktsomt på en vei som ligger langt inne på “skauen” langt fra folk kan være uaktsomt i et tettstedsnært område. Aktsomhetskravet vil også kunne skjerpes dersom det er mange brukere av veien. Det som er avgjørende er de krav som det normalt må kunne stilles til en “gjennomsnittsperson” i den aktuelle situasjon. Det er som regel bare skader som oppstår som følge av grov uaktsomhet eller forsett man blir erstatningsansvarlig for.

Veieiers ansvar kan ikke oppheves ved at man setter opp et skilt hvor det står: “*All kjøring foregår på eget ansvar*”. Hvis veien er i en så dårlig forfatning at det ikke er tilrådelig å la noen kjøre der, må veieieren stenge veien. Han/hun kan ikke fri seg fra sitt vedlikeholdsansvar og mulige erstatningsansvar ved å skyve ansvaret over på den som skal kjøre. En slik ansvarsfraskrivelse vil neppe holde dersom det blir rettsak om forholdet. Vi vil imidlertid komme inn på betydningen av stenging av vei i forhold til ansvarsgrunnlaget nedenfor.

## Objektivt ansvar

Som nevnt ovenfor er objektivt ansvar - ansvar for en skadevoldende handling uavhengig av skyld. Objektivt ansvar kan være lovpålagt, dvs. at en lov har bestemmelser om at noen er pålagt et ansvar for ting som kan skje uavhengig av skyld. Et eksempel på objektivt ansvar er det ansvar en arbeidsgiver har for sine ansattes feil. Selv om arbeidsgiveren ikke har begått noen erstatningsbetingende handling, må han ta ansvaret for feil eller skader som hans arbeidstakere er skyld i ved utøvelse av arbeid i hans bedrift.

For en veieier kan ansvar på objektivt grunnlag knapt tenkes. I Erstatningsretten har det utviklet seg en rettspraksis som går på at en eier som er i besittelse av særlig farlig gjenstand eller innretning blir ansvarlig på objektivt grunnlag. Det å drive en sprengstoffabrikk kan være et eksempel på noe man ville bli erstatningsansvarlig for skadelige følger av. En vei kan imidlertid ikke regnes som særlig farlig innretning, og ansvar på objektivt grunnlag blir derfor ikke aktuelt i vår sammenheng.

En annen side ved ansvaret for veien, er det ansvar som oppstår ved bygging av veien. Her vil en arbeidsgiver alltid være ansvarlig for feil som hans arbeidstakere er skyld i. Dette arbeidsgiveransvaret som er et ansvar på objektivt grunnlag er lovfestet i lov om skadeserstatning § 2-1. Lovbestemmelsen er imidlertid gammel og er en videreføring av det såkalte Husbondansvar som var nedfelt allerede i Kong Christian den femtes norske lov av 1687. Dette ansvar gjelder for egne ansatte, men ikke for arbeid som bortsettes til en selvstendig næringsdrivende/entreprenør. En veieier som er oppdragsgiver for en entreprenør vil derfor ikke kunne gjøres ansvarlig for feil entreprenør gjør. Men dersom det oppstår en skade etter at veien er ferdig bygget og tatt i bruk som følge av at entreprenøren har gjort en konstruksjonsfeil og skaden er erstatningsbetingende, vil veieieren kunne bli ansvarlig overfor skadelidte, men han kan søke regress hos entreprenøren. Det er imidlertid vanlig at alle forhold vedr. anlegg av vei reguleres i en avtale mellom partene som også har regler om ansvarsforhold.

## Årsakssammenheng

Det må være årsakssammenheng mellom tapet og den skadevoldende handling. Det betyr at skaden må ha oppstått på grunn av skadevolderens handling eller forsømmelse og at dette har ført til tap. Det er nødvendig å påvise slik årsakssammenheng for at erstatningsplikt skal inntre. Avgjørende for utfallet i en rettsak vil derfor være om det kan påvises sammenheng mellom den forsømmelse skadevolder har gjort seg skyld i og selve skaden. Dersom det løsner en stein i en skråning som faller ned på en bil som kjører på veien, vil veieieren neppe kunne gjøres ansvarlig for det, fordi han ikke kunne

hindre at det skjedde. Dersom denne steinen imidlertid har ligget i veibanen i 3 uker uten at veieier har fjernet den, kan han bli ansvarlig for skade på en bil som kjører på den fordi han har forsømt sin ryddeplikt og i alle fall sin varslingsplikt.

Et annet eksempel som er hentet fra rettspraksis, finner vi i **Rt. 1957/1011**:

Saken gjaldt utforkjøring fra dårlig sikret bru på offentlig vei. Staten ble her frikjent for ansvar, fordi den viktigste årsaken til ulykken var irregulær manøvrering av bilen på det glatte føret. Handlingen var betraktet som upåregnelig for vegvesenets folk. Her er det imidlertid viktig å merke seg at det er bevisvurderingen i det enkelte tilfelle det legges vekt på. Det går ikke an å slutte fra denne dommen at man aldri kan komme i ansvar ved en utforkjøring fra dårlig sikret bru. Det vil alltid bero på omstendighetene i det enkelte tilfelle.

Det er også et kriterium for erstatningsansvar at den skaden som oppstår er påregnelig. Et eksempel på en upåregnelig skade, finner vi i en dom fra **Rt. 1973/1268** hvor et fly hadde kappet kraftledningen til et større distrikt slik at de ble uten strøm. Som følge av skaden stanset en elektrisk pumpe i et ørretklekkeri med den følge at en mengde yngel døde. Her ble ikke eieren av ørretklekkeriet tilkjent erstatning fordi dette ikke var en klart påregnelig skade, men den var avledet og indirekte som retten uttrykte det. Det er i slike tilfelle alltid gjenstand for et konkret skjønn hvorvidt slike følgeskader gir grunnlag for erstatning eller ikke. Dette leder oppmerksomheten over til eiers kontrollansvar for det han eier.

## **Veieiers kontrollansvar**

Vei eier er ansvarlig for at veien holdes vedlike. Veieieren er dermed ansvarlig for å vurdere standarden på veien i forhold til den trafikk som slippes innpå. Dersom det er bruer, stikkrenner eller kantskjerming etc. på veien, har grunneier et kontrollansvar for om sikkerheten holder mål. Han må derfor med jevne mellomrom sørge for at bruer og kantskjermer kvalitetssikres og at stikkrenner ikke blir tette for være trygg på at det ikke er materialsvikt etc. Slik kvalitetssikring bør dokumenteres, slik at det kan påberopes at det har vært kontroll av innretningene på veien med jevne mellomrom. Det kan bidra til at han ikke kommer i ansvar hvis en ulykke skulle skje.

Når det gjelder veianlegg vil veieier fra tid til annen bli beskyldt for at det forhold at veien var anlagt er årsak til en oppstått skade, f.eks. ved ras lenger nede i lia. På generelt grunnlag kan man konstatere at hvis veianlegget er anlagt på forskriftsmessig måte og godkjent av offentlige instanser, kan ikke veieieren klandres. Dersom raset f.eks. skyldes at stikkrenner har gått tett og bekken har tatt nytt løp av den grunn, vil veieier være

godt hjulpet ved å kunne dokumentere at han jevnlig har kontrollert stikkrennene. Ved voldsomme uvær kan slikt skje raskt, og veieier kan ikke gjøres erstatningsansvarlig. Hvis det derimot kan påvises at han har forsømt seg over lang tid og det ikke er en plutselig endring i værforholdene som er årsaken, kan han ligge dårligere an. ***Hele tiden vil det være en konkret vurdering i det enkelte tilfelle av økonomisk tap, aktsomhet, påregnelighet og årsaksammenheng som vil være avgjørende for ansvarsforholdet.***

Når det oppstår en skade er det alltid er den skadelidte som har bevisbyrden for å påvise at veieieren er ansvarlig. Utgangspunktet i erstatningsretten er at alle som kommer til skade selv er skyld i dette dersom de ikke kan bevise at skylden ligger hos andre. Den som bruker en vei må følge trafikkreglene og ferdes "hensynsfullt aktpågivende og varsomt så det ikke voldes skade eller oppstår fare..." Dette betyr at trafikanten selv har et betydelig ansvar for sin egen ferdsel. Man kan ikke kjøre på samme måte på en skogsbilvei som på en motorvei og regne med at det skal gå bra. Derfor må alltid trafikanstens aktsomhet holdes opp mot veieierens forsømmelse når det skal vurderes om det er grunnlag for å gjøre veieieren erstatningsansvarlig.

Nedenfor vil vi vurdere hvordan de ansvarsregler som det nå er gjort rede for kan brukes i forhold til stengte og åpne veier.

## **Private veier stengt for alminnelig ferdsel**

Det er veieieren som bestemmer om hans vei skal være åpen eller ikke. Hjemmel for dette finnes i friluftslvsloven § 4, men det følger egentlig av de alminnelige eierbeføyelser at eieren har en slik bestemmelsesrett. Rett for veieier til å stenge veien gjelder uavhengig av om det er mottatt statstilskudd til bygging av vei. Statstilskuddet tjener den hensikt at veien bygges for å få fram tømmer og ikke at allmenheten skal få en vei å kjøre på.

Dersom veien ikke er fysisk stengt regnes den som åpen, men det kan også benyttes skilt om at veien ikke tillates brukt, eller er stengt for all motorferdsel som ikke har eiers tillatelse. Både offentlige og private skilt kan brukes. Offentlig skilt må man ha tillatelse fra regionvegkontoret for å sette opp - jfr. ovenfor.

Dersom det settes opp fysisk stengsel, må stengslet plasseres slik at ikke faresituasjoner oppstår. Ulykker som skjer p.g.a. dårlig plassering eller manglende merking av bom, kan påføre eieren ansvar.

Veieieren er ansvarlig for den trafikk som lovlig (med tillatelse) kommer inn på den stengte vei. Veistandarden må tilfredsstillende den bruk eieren tillater.

Dersom veien bare skal trafikkeres med store tømmerbiler og skogsmaskiner, er det

belastningen av disse kjøretøyer veien primært skal tåle og overflatebehandlingen er ikke så viktig. Personbiler som ferdes på slik vei må derfor innrette sin kjøring etter at standarden ikke er tilrettelagt for dem. Den som bruker veien har altså en aktsomhetsplikt som må tilpasses den standard veien det kjøres på har.

Dersom veien er stengt med offentlig skilt som forbyr all kjøring, må det benyttes under-skilt som gir dispensasjon fra forbudet, ellers vil også den kjøring som eier tillater være forbudt. Skade på veien som skyldes sterkt regnskyll, ras, vindfall etc. er veieier pliktig til å varsle. Tidselementet fra når skaden oppsto og til eventuelt uhell skjer, vil være av betydning for vurdering av aktsomhetsgraden. Det vil alltid være mindre krav til aktsomhet på stengt vei enn på en som er åpen for almen ferdsel. Tilsvarende vil det etter uvær være krav om raskere utbedring for en eier som har kort veistrekning og vedlikeholde sammenlignet med en som har mange kilometer med veier.

Veieier er ikke ansvarlig for skader som måtte oppstå på kjøretøyer som har tatt seg inn på veien uten tillatelse.

## **Private veier åpen for almen ferdsel**

Det følger alltid et større ansvar og et skjerpet krav til aktsomhet fra veieieren når han/hun velger å la en vei være åpen for almen ferdsel. Dersom det skjer ulykker som følge av dårlig vedlikehold på en slik vei, kan veieier komme i ansvar. Det er viktig å merke seg at veier med selvbetjeningsbom som kan brukes av alle som betaler bomavgift regnes som åpne veier.

Ansvarsfraskrivelse i form av skilt som sier at veien er privat og kjøring skjer på eget ansvar, har liten eller ingen betydning for vurderingen av ansvarsforholdet. Dersom veien er i uforsvarlig stand, plikter veieier å stenge den - selv om andre har rettigheter til å kjøre der.

Veieier kan få tillatelse til å stenge selv om veien er klausulert for å være åpen f.eks ved konsesjonsbestemmelser, dersom ingen vil vedlikeholde den. Dette vil særlig være tilfelle hvor et kraftselskap el.l. har fått konsesjon til å anlegge en vei og en av konsesjonsbetingelsene er at veien etter anleggsperioden skal være åpen for almen ferdsel. Her må kommunen eller andre som representerer allmenheten påta seg vedlikeholdsansvaret hvis det vedlikehold veieieren foretar for eget bruk ikke har en standard som tilfredsstillter almen bruk. Veieieren plikter bare å vedlikeholde veien slik at det tilfredsstillter den bruk han/hun har interesse av. Det følger m.a.o. ingen vedlikeholdsplikt for allmenhetens bruk av et slikt konsesjonsvilkår som nevnt ovenfor.

Når skogsdrift foregår langs vei som er åpen for almen ferdsel, bør det alltid varsles

- særlig i by- eller tettstedsnært område. Dette er særlig aktuelt om vinteren når folk ferdes på ski.

Dersom man ønsker å bruke private skilt, må disse ikke være kopier av de offentlige. Det betyr at private skilt ikke må være tro kopi av et offentlig skilt bare med andre farger. Hvilken farge man bruker på skiltet spiller forøvrig ingen rolle. Det må gå klart fram av skiltets form at det ikke er et offentlig skilt. Private skilt skal helst ha en rektangulær form med “bilde” av et vanlig skilt.

Det må heller ikke brukes private skilt på en privat vei hvor offentlig skilt er tillatt brukt. Offentlig og private skilt kan derfor ikke brukes langs samme vei. (se det som står i skiltforskriften § 45 )

### **Forholdet til andre bruksrettshavere (hytteeiere etc.)**

Det er viktig med skriftlige avtaler overfor bruksrettshavere som ikke er grunneiere om veirett og hvordan veien skal brukes. Hvilke regler som skal gjelde i slike sammenhenger vil være avhengig av hvor mange brukere det er og hva som er hovedhensikten med veien. Der det er få hytteeiere som får bruksrett til en vei som er bygget og brukt som skogsbilveg, vil forholdene være annerledes enn der det hovedsakelig er hytteeiere og friluftsfolk som bruker veien. Veieier bør ha avgjørende myndighet m.h.t. når veien skal stenges, og dette bør stå i avtalen. I en slik skriftlig avtale mellom bruksrettshaverne og veieieren bør det også avtales at veieier ikke er ansvarlig for skader som oppstår på kjøretøy som kjører på veien i perioder hvor eieren har bestemt at veien skal være stengt.

### **Skogsbilveiforeninger/skogsvegslag**

Det som er sagt ovenfor om ansvar for veier gjelder for veieieren. Når flere eiere av en vei går sammen og danner en veiforening eller veglag er det veiforeningen/veglaget ved styret som blir eier av veien og ikke den enkelte andelseier. Eierbeføyelsene forvaltes av veiforeningens styre, og det er dette styret som blir økonomisk ansvarlig hvis det blir reist erstatningskrav mot veieier. Det samme gjelder for andre eierkonstruksjoner. Det er ellers vedtektene som regulerer bruk og vedlikehold av veien. Vedtektene er “loven” som regulerer forholdet mellom veieier og bruker. I slike vedtekter vil det normalt også være regler om ansvar for påført skade. Vedtektene vil fungere som en avtale mellom veiforeningen og medlemmene (andelseierne ) om hvordan veien skal brukes og forvaltes. I denne sammenheng er imidlertid det viktigste momentet at det er veistyret og ikke det enkelte medlem av veiforeningen som har eieransvaret og må forholde seg til det som er sagt ovenfor om betingelsene for å bli erstatningsansvarlig.

Etter at ny samvirkelov trådte i kraft fra 01.07.09, er det adgang til å registrere et skogsvegslag som samvirkeforetak. Da vil reglene for andelslag i samvirkeloven gjelde for veien.

## **Forsikring av skogsbilveier**

Når en skogsbilvei er dekket gjennom en forsikringsavtale, betaler selskapet erstatning på vegne av eier når eieren er ansvarlig for skade. Skogsbilveier som er eneeid (skog-eieren eier hele veien alene) er dekket av skogeierens landbruksforsikring. Hvis skogeier har egen landbruksforsikring, er det ikke nødvendig å tegne egen forsikring for slik vei.

For skogsbilveier som er eiet av en veiforening, vegslag eller av flere eiere i fellesskap kan det være hensiktsmessig å ha en felles forsikring for veianlegget. Veiforeningen kan henvende seg til et forsikringsselskap å be om et tilbud på forsikring for veianlegget. Forsikringen vil da bli tilpasset det konkrete veianlegg og størrelsen på forsikringspremien vil være avhengig av veiens lengde, antall broer, ferister etc. En slik forsikring er ikke kostbar og eierne av anlegget trenger ikke betale ut store summer til en skadelidt hvis det blir aktuelt med erstatningsansvar.

En annen fordel ved å tegne felles forsikring for et veianlegg som eies av flere, er at man slipper med å betale en egenandel ved skadeutbetaling. Dersom alle eiere lar det gå på sin landbruksforsikring må alle betale hver sin egenandel. Det går an å tegne egen landbruksforsikring for veianlegget. Dette har den fordel framfor en vanlig ansvarsforsikring at den gir rettshjelpsdekning, dvs. at veifellesskapet kan få dekket utgifter til advokat hvis de blir saksøkt eller ønsker å reise sak mot noen angående spørsmål som vedrører veianlegget.

En ren ansvarsforsikring gir ikke slik rettshjelpsdekning.

Der hvor veien eies av et selskap (juridisk person) vil det være begrenset adgang til å tegne forsikring som gir rettshjelpsdekning.

## **Regress**

Dersom veieier kommer i ansvar p.g.a. at veistandarden ikke holder, tømmerbil kjører seg fast, bro brister etc., - blir vedkommende eier erstatningsansvarlig hvis kriteriene for erstatning er oppfylt og må betale skaden. Ansvar for dette ligger sannsynligvis hos entreprenøren som har bygget veien. En slik "mangel" med veien skulle imidlertid vært oppdaget ved befaring etter ferdigstillelse. Dersom veien er ny, vil det være naturlig å søke regress hos den som har anlagt veien. Det er vanskeligere å nå fram med et krav overfor entreprenøren jo eldre veien er.

Dersom veien er gammel vil eierens kontroll av veien og dens innretninger kunne hindre

at han kommer i ansvar. Det vil være et bevissspørsmål i en eventuell erstatningssak.

Det kan også være aktuelt å søke regress selv om veien er forsikret, men da er det forsikrings-selskapet som søker regress og ikke veieieren. Et eksempel på det siste finner vi i en sak som gikk for Frostating lagmannsrett i 2011 (LF 2010-106748) Her hadde et forsikrings-selskap betalt erstatning til 2 boligeiere som fikk vannskader som følge av over-svømmelse fra veigrøft. Forsikrings-selskapet søkte regress hos Sør-Trøndelag fylkes-kommune som var veieier. Forsikrings-selskapet fikk medhold i sitt regresskrav fordi retten fant det bevist at oversvømmelsen skyldtes dårlig vedlikehold av veien og avløp i veigrøft, bl.a. var avløpssystemet tett lenge før den aktuelle hendelsen skjedde. Dette viser betydningen av å foreta ettersyn av innretninger på veien.

## **Virkesleveranser - Ansvarsforhold**

Det som er sagt ovenfor handler om ansvars og erstatningsforhold som er avledet av de generelle regler som gjelder for slike forhold ellers i samfunnet. Det er de samme regler som gjelder uavhengig av om en vei er eid av en eller flere om den er offentlig eller privat.

Når det gjelder virkesleveranser og de regler som gjelder for disse er de nedfelt i et eget regelverk. Dette er kalt : **Retningslinjer for generelle kontrakts- og leveringsbestemmelser for sagtømmer og massevirke av bartre og løvtré** utarbeidet av Norges Skogeierforbund, Norsk skogbruksforening, Trelastindustriens Servicekontor og Tre-foredlingsindustriens Bransjeforening. Reglene var tidligere inngått som en bindende avtale mellom de foran nevnte parter og gjaldt da gjennomgående for alle leveranser fra skogeier, via skogeierforening og til industri. Avtalen var bindende for de organi-sasjoner som har undertegnet den og deres medlemmer.

## **Tømmerkjøpers kontrakts- og leveringsbestemmelser**

I dag er det vel så vanlig at de ovenfor nevnte retningslinjer er regulert i den enkelte tømmerkjøpers kontrakt- og leveringsbestemmelser/Avtale om virkeskjøp. I slike avtaler gjøres disse bestemmelsene til en del av en kontrakt mellom kjøper og selger og blir bindende mellom kjøper og selger for den eller de leveranser som kontrakten gjelder for.

## **Ansvarsbegrensninger**

Avtaler som begrenser et erstatningsansvar kan avtales, men en avtale om fullstendig ansvarsfraskrivelse uavhengig av skyldgrad vil vanskelig kunne påberopes når skade er oppstått. Dette er nedfelt gjennom den rettspraksis som er utviklet i norsk erstatningsrett og det ligger også til grunn for gjeldende lovgivning.



Det er imidlertid ikke uvanlig å avtale en ansvarsbegrensning som begrenser erstatningens størrelse. Slik ansvarsbegrensning er vanlig både innenfor transportsektoren og i internasjonal sammenheng.



# SKOGKURS

**Skogbrukets kursinstitutt**

Honnevegen 60, 2836 Biri

Tel.: 908 88 200

post@skogkurs.no

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

