

UiO : **Det juridiske fakultet**

Har arbeidstakeren yrkesskadedekning på reiseveien?

En analyse av praksis for å fastslå grensene for yrkesskadedekningen etter folketrygdloven § 13-6 og yrkesskadeforsikringsloven § 10.

Kandidatnummer: 540

Leveringsfrist: 25.04.2022

Antall ord: 17962



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Tema for oppgaven	1
1.2	Problemstilling og perspektiv	1
1.3	Avgrensning og presiseringer	2
1.4	Rettskilder	3
1.5	Begrepsbruk	4
1.6	Den videre disposisjonen	4
2	HOVEDLINJER I REGULERINGEN.....	5
2.1	Overblikk	5
2.1.1	Reglens historikk og begrunnelse	5
2.1.2	Reglene og sammenhengen mellom dem	6
2.2	Bedriftsvilkårene – tre kriterier med innbyrdes sammenheng	8
2.2.1	«I arbeid»	8
2.2.2	«På arbeidsstedet»	9
2.2.3	«I arbeidstiden»	10
2.3	Utgangspunktet ved vurderingen av skader inntruffet på reiseveien	10
2.4	De lovfestede unntakene fra hovedregelen	10
2.4.1	Transporten skjer «i arbeidsgivers regi»	11
2.4.2	Transporten medfører en «vesentlig økt risiko for skade»	12
2.5	«Arbeidstid» i Arbeidstidsdirektivet	13
2.6	Trygdeforordningen	16
3	ANALYSE AV PRAKSIS – UTVALGTE TYPETILFELLER	17
3.1	Oversikt og begrunnelse for utvalget	17
3.2	Den ordinære reisen til og fra arbeid	18
3.2.1	Generelle utgangspunkter	18
3.2.2	Stasjonært arbeid	18
3.2.3	Ambulerende virksomhet	22
3.2.4	Skiftende ambulant virksomhet	24
3.3	Tjenestereiser	27
3.3.1	Generelle utgangspunkter	27
3.3.2	«Den direkte reisen»	28
3.3.3	«Overnatting er naturlig»	30
3.4	Voldshendelser på reiseveien	31
3.5	Seminar	33

3.6	Hjemmekontor	35
3.7	Sammenfatning kapittel 3	37
4	KOMPARATIVT PERSPEKTIV	38
4.1	Danmark.....	38
4.2	Sverige	40
4.3	Sammenfatning kapittel 4	42
5	AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER	42
	LITTERATURLISTE.....	46

1 Innledning

1.1 Tema for oppgaven

Tema for oppgaven er yrkesskadedekningen gjennom folketrygdloven (ftrl.) og yrkesskade- forsikringsloven (yforsl.) når arbeidstakeren blir skadet på reisen til eller fra jobb. Vi tilbringer en stor del av livet vårt i arbeid, og det er naturlig at en stor del av skadene vi blir utsatt for skjer i sammenheng med dette. I år 2020 ble det meldt inn 20 080 arbeidsulykker.¹ 41 av disse var fatale.²

Klarhet i når man som arbeidstaker har yrkesskadedekning er viktig fordi man har en viss mulighet til å innrette seg etter dette. Folketrygden er en offentlig pensjons- og forsikringsordning som skal sikre borgerne i velferdsstaten visse rettigheter – den fungerer som et slags sikkerhetsnett. Det fremgår av folketrygdloven § 13-3 at begrepet «yrkesskade» skal forstås som personskade, sykdom eller dødsfall som skyldes en arbeidsulykke mens medlemmet er yrkesskadedekket. Blir man utsatt for en arbeidsulykke mens man er yrkesskadedekket vil man ha en yrkesskade i lovens forstand. Dette medfører visse rettigheter.

Formålet med folketrygdlovens yrkesskadedekning «å gi særfordeler utover folketrygdens ordinære stønadssystem» jf. ftrl. § 13-1. Eksempler er sykepenger, dekning av utgifter til behandling, grunnstønad og hjelpestønad, menerstatning og arbeidsavklaringspenger ved en lavere invaliditetsgrad etter § 13-2. Det vil derfor være gunstig å få ulykken godkjent som yrkesskade. Videre har arbeidsgiver en plikt til å tegne forsikring etter yforsl. § 3 jf. § 16. Vilkårene etter yforsl. § 10 er sammenliknbare med de etter ftrl. § 13-6. Forsikringsordningen er ment å skulle supplere de offentlige trygdeytelsene etter ftrl.³ Praksis etter begge bestemmelsene vil være relevant for oppgaven. Oppgavens tema befinner seg i skjæringspunktet mellom trygderett, forsikringsrett, erstatningsrett og arbeidsrett. Hovedfokuset vil imidlertid være på det trygde- og forsikringsrettslige.

1.2 Problemstilling og perspektiv

Vilkårene for yrkesskadedekning er at det foreligger enten en skade eller sykdom som følge av en arbeidsulykke jf. ftrl. § 13-3 eller ved at det foreligger en yrkessykdom jf. § 13-4. Videre må skaden eller sykdommen ha inntrådt mens arbeidstakeren var yrkesskadedekket, altså «i arbeid på arbeidsstedet i arbeidstiden» etter § 13-6 (2). Vilkårene er kumulative, og de omtales gjerne som «bedriftsvilkårene». Reisen fra eller til arbeidsplassen faller derfor som hovedregel utenfor yrkesskadedekningen. Dette er imidlertid bare et utgangspunkt.

¹ Berntsen (2021a)

² Berntsen (2021b)

³ Kjelland (2019) s. 333.

Problemstillingen for denne oppgaven er hvorvidt arbeidstakeren har yrkesskadedekning på reiseveien, og i så fall etter hvilke kriterier. For å besvare dette spørsmålet er det nødvendig med kjennskap til praksis. Det har her utviklet seg en intrikat og nyansert regulering, og hvorvidt et skadetilfelle faller innenfor eller utenfor yrkesskadedekningen avhenger i stor grad av hva slags typetilfelle det er snakk om. Enkelte spørsmål viser seg gjentakende i praksis. Eksempler er hvorvidt arbeidstakeren har yrkesskadedekning når vedkommende arbeider helt eller delvis ambulant og skader seg på vei til eller fra jobb, når arbeidstakere med stasjonære arbeidsplasser skader seg på parkeringsplassen utenfor arbeidsstedet, hvorvidt arbeidstakeren er yrkesskadedekket på tjenestereiser, i konfliktsituasjoner, på seminarer og på vei mellom hjemmekontor og fast arbeidssted. Jeg vil forsøke å systematisere praksis relatert til disse typetilfellene, og sammenfatte hvilke vilkår og momenter som er relevante når det skal tas stilling til spørsmålet om arbeidstakers yrkesskadedekning på reiseveien.

Det anlegges et rettsdogmatisk perspektiv på spørsmålet, og alminnelig juridisk metode benyttes. Innsikt i hvordan temaet reguleres er avgjørende for arbeidstakerens mulighet til å forutregne sin rettsstilling.

1.3 Avgrensning og presiseringer

Det vil i det følgende avgrenses mot arbeidstakere i enkelte særskilte næringer, slik som blant annet fiskere, militærpersoner, elever og studenter, selvstendig næringsdrivende og frilansere. Disse gruppernes yrkesskadedekning reguleres særskilt gjennom ftrl. § 13-7 til og med § 13-13. Videre vil jeg konsentrere behandlingen om den ordinære yrkesskadedekningen som følger av folketrygdlovens kapittel 13 sammenholdt med yrkesskadeforsikringsloven, og holde tilleggsforsikringer med gunstigere vilkår utenfor, enten de er tegnet av den enkelte arbeidstaker eller arbeidsplassen. Likeså hva angår tariffavtaler og særegne ordninger som forsikring etter bilansvarsloven, innboforsikringer og liknende. Enkelte arbeidstakere vil oppfylle vilkårene for å søke menerstatning og voldsoffererstatning, men dette vies ingen særskilt oppmerksomhet her.

Avgrensningene over er for å kunne foreta analysen og sammenlikningen av de enkelte typetilfellene på like vilkår. Det vil likevel kunne forekomme at avgjørelser omhandlende arbeidstakere med særskilte ordninger omtales, men selve analysen bygger på de «ordinære» arbeidstakerne. I sakene som kommer opp til behandling vil det ofte være tvilsomt hvorvidt det foreligger en «yrkesskade» i lovens forstand. I denne oppgaven vil imidlertid fokuset være på spørsmålet om arbeidstakeren i det hele tatt har yrkesskadedekning. Når en arbeidsulykke inntreffer på reiseveien vil det som oftest være snakk om en skade eller et dødsfall. Oppgaven avgrenses derfor mot sykdom og belastningslidelser.

Hovedfokuset i denne oppgaven vil være på skader som inntreffer på reisen til og fra jobb. Enkelte tilgrensende typetilfeller vil imidlertid kunne belyse noe sentralt også her. Skader som inntreffer på seminarer behandles grunnet dette typetilfellets nære relasjon til yrkesskadedekningen på reise for øvrig. Innsikt i reguleringen her har overføringsverdi til andre typetilfeller, og vil kunne gi en mer helhetlig forståelse av rettskildebildet.

1.4 Rettskilder

Arbeidstakeren kan være dekket både gjennom den preseptoriske forsikringsordningen og folketrygden. Både yrkesskadedeforsikringsloven og folketrygdloven med tilhørende praksis utgjør dermed en del av rettsgrunnlaget. Domstolspraksis er relevant for å kartlegge innholdet i, og rekkevidden av, bestemmelsene. Særlig de to prinsipielle dommene *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220) og *Elektromontør* (Rt. 2000 s. 1028) står sentrale.⁴ De fleste sakene finner imidlertid sin løsning i Trygderetten, og praksis herfra vil i større grad enn de ordinære domstolene gjenspeile dagens rettstilstand på området. Det er i oppgaven vist til 15 avgjørelser fra Høyesterett, 7 lagmannsrettsdommer, 57 trygderettskjennelser og 14 nemndsavgjørelser.

Forvaltningsloven gjelder ikke for Trygderettens saksbehandling, men trygderettsloven inneholder visse saksbehandlingsregler, samt henvisninger til tvisteloven og domstolsloven.⁵ Kjønstad påpeker at «Trygderetten er et forvaltningsorgan, men med et sterkt domstolspreg.»⁶ Trygderettspraksis er normalt sett ikke en tungtveiende rettskilde. Avgjørelsene er som regel mindre grundig behandlet enn saker for domstolene, det er alltid skriftlig saksbehandling og det er ikke like vanlig at den ankende part har advokat. De har imidlertid ofte utførlige begrunnelser, de er basert på sakkyndighet og Trygderetten er reelt sett siste instans i mange trygdesaker.⁷ Ifølge Kjønstad bør praksisen tillegges «ganske stor vekt».⁸ Med henvisning til Ot.prp. nr. 5 (1966–67) påpekes det at Trygderettens virksomhet skulle bli av «rettskapende karakter». Høyesterett kom med en avklarende uttalelse vedrørende anvendelsen av trygderettspraksis i *Skygge* (Rt. 2005 s. 1757), avsn. 45. Her uttaler førstvoterende at praksisen kan tillegges rettskildemessig vekt i den utstrekning den er «fast og konsistent». Dette er blitt fulgt opp i senere avgjørelser.⁹ Finansklagenemndas praksis kan være en relevant rettskildefaktor, men med begrenset vekt. Avgjørelsene er kun rådgivende, ikke bindende, verken for partene eller andre. Den kan likevel bidra til å tegne et helhetlig bilde av sakene som behandles. Nemndspraksis vil ifølge Bull

⁴ Disse behandles i punkt 3.2.3

⁵ Narvland (2015) s. 39.

⁶ Kjønstad (1998) s. 217.

⁷ Kjønstad (2017) s. 102.

⁸ Kjønstad (1998) s. 219.

⁹ Se for eksempel *Akeulykke* (Rt. 2014 s. 513).

kunne være både relevant og viktig, men dette varierer fra sak til sak, og det er vanskelig å tegne et entydig bilde av hvordan domstolene forholder seg til praksisen¹⁰.

Videre vil rundskriv kunne bidra til å utdype og forklare reglens innhold, samt si noe om hvordan regelen er forutsatt benyttet. I relasjon til vårt tema er det særlig Arbeids- og velferdsetatens rundskriv til ftrl. kap. 13 (R13-00) som er relevant. Praksis kan til en viss grad utledes av rundskrivene.¹¹ De har imidlertid begrenset rettskildemessig vekt, og man bør være oppmerksom på såkalte «rettskildesløyfer». Disse innebærer at feil gjentas, forsterkes og sementeres ved at rettsanvenderen benytter seg av rettskilder som føles mer tilgjengelige, slik som rundskriv og forvaltningspraksis, heller enn å forholde seg til de overordnede rettskildene som lovtekst og forarbeider.¹² Oppgavens problemstilling er i noen grad behandlet i juridisk teori.

1.5 Begrepsbruk

«Arbeidstaker» er legaldefinert gjennom yforsl. § 2 b) og skal forstås som «enhver som gjør arbeid eller utfører verv i arbeidsgivers tjeneste». Arbeidstakerbegrepet må gis en vid tolkning, se blant annet *Tupperware* (Rt 1984 s. 1044) og JDLOV-2016-7902. Med «arbeidsgiver» menes «det offentlige og enhver annen som i eller utenfor ervervsvirksomhet har noen i sin tjeneste» jf. samme paragraf. Legaldefinisjonene er sammenliknbare med arbeidsmiljølovens definisjon av samme begreper i § 1-8, men arbeidstakerbegrepet er ifølge forarbeidene noe snevrere etter arbeidsmiljøloven.¹³ Med «sikrede» menes «den som etter forsikringsavtalen vil ha krav på erstatning eller forsikringssum».¹⁴ Den som anfører dekning gjennom folketrygdloven omtales gjerne i praksis som «medlemmet». Etter ftrl. § 13-3 skal «arbeidsulykke» forstås som en «plutselig eller uventet ytre hending som medlemmet har vært utsatt for i arbeidet» (det markerte ulykkesbegrepet) eller en «konkret tidsbegrenset ytre hending som medfører en påkjenning eller belastning som er usedvanlig i forhold til det som er normalt i vedkommende arbeid» (det avdempede ulykkesbegrepet).¹⁵ Andre relevante begreper defineres der de benyttes.

1.6 Den videre disposisjonen

Kapittel 2 vil gi en kort innføring i bakgrunnen for og historien bak reglene. Det gis så en presentasjon av hvordan temaet er regulert i dag, både nasjonalt og gjennom konvensjoner vi

¹⁰ Bull (2008) s. 53.

¹¹ Holgersen (1998) s. 37.

¹² Ikdahl (2016) s. 310-315.

¹³ Ot.prp. nr. 49 (2004 – 2005) s. 73.

¹⁴ Andersen (2018) s. 31.

¹⁵ Kjelland (2022a) Lovkommentar 1 til ftrl. § 13-3.

er bundet av, med formål om å tegne et overordnet bilde av rettstilstanden. Deretter foretas det i kapittel 3 en analyse av praksis for å kartlegge de nærmere grensene for dekningen i ulike typetilfeller. Videre skal det i kapittel 4 undersøkes hvordan temaet er regulert i dansk og svensk rett for å tilføre oppgaven et komparativt perspektiv. Til slutt gjøres det i kapittel 5 en vurdering av om reglene fungerer etter sin hensikt.

Alle kursiveringer er foretatt av meg, med mindre annet er oppgitt. Populærnavn på dommer brukes der disse finnes. I andre tilfeller vil jeg navngi dem selv, da dette kan bidra til en mer leservennlig tekst. Av plasshensyn benyttes korttitler på lovene. Fullstendige titler fremgår av kildelisten.

2 Hovedlinjer i reguleringen

2.1 Overblikk

2.1.1 Reglens historikk og begrunnelse

Som utvalget i NOU 1972: 2 påpekte på side 5, er det vanskelig å forstå reglene om arbeidsgivers erstatningsansvar ved arbeidsulykker fullt ut, dersom en ikke ser dem i lys av deres historie. Allerede i 1894 fikk enkelte arbeidsgivere gjennom ulykkesforsikringsloven en plikt til å tegne forsikring for skader og dødsfall. Loven omfattet arbeidere i «fabrikmæssige og andre mere farefulde industrielle Virksomheder», og skulle sikre arbeiderne en rimelig erstatning ved bedriftsulykker. Den fritok samtidig arbeidsgiverne fra erstatningsansvar.¹⁶ Tidligere avhang et erstatningskrav mot arbeidsgiver av at man kunne bevise uaktsomhet. *Husbondansvaret* etter NL-3-21-2 supplerte det ulovfestede skyldansvaret, men det rådet tvil om omfanget av dette ansvaret ved bedriftsulykker.¹⁷ Ulykkesforsikringsloven var således en klargjøring av rettstilstanden og ga mange med risikofylt arbeid en ekstra trygghet. Loven hadde sin bakgrunn i industrialiseringen av samfunnet, og ga enkelte arbeidere rett til ytelser ved ulykker «der maatte tilstøde dem i Bedriften» jf. § 1. Det ble opprettet en offentlig forsikringsordning kalt Riksforsikringsanstalten, og med denne kunne arbeiderne kreve erstatning på objektivt grunnlag.¹⁸

Ulykkesforsikringsloven ble avløst av yrkesskadetrygdloven fra 1958 og folketrygdloven av 1966. Lovene kom til i en periode med sterk utbygging og utvikling av velferdssamfunnet. Tidligere enkeltlover ble gjort til kapitler i én samlet lov, men lovene var uoversiktlige, administrativt kompliserte og lovteknisk mangelfulle.¹⁹ Folketrygdloven fikk regler om yrkesskade i 1970. I siste halvdel av 70-årene var fokuset på avbyråkratisering i forvaltningen, og man

¹⁶ NOU 1972: 2 s. 6.

¹⁷ Ot.prp. nr. 44 (1988 – 1989) s. 11.

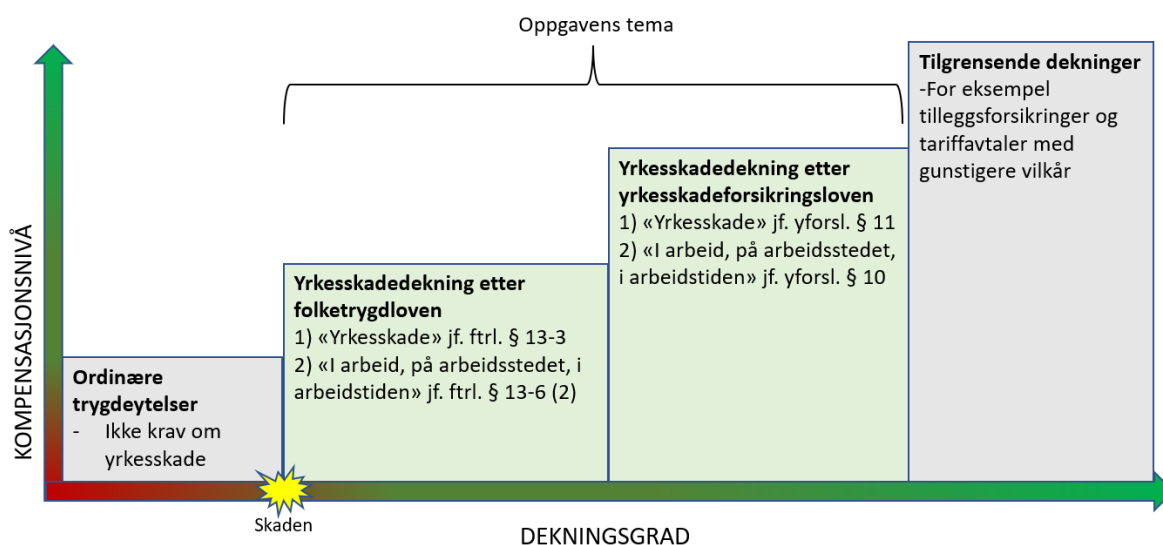
¹⁸ l.c.

¹⁹ NOU 1990:20 s. 70.

ønsket et regelverk som var enklere å forstå, bruke og formidle.²⁰ Trygdelovutvalget ble gitt mandat til å gjennomgå reguleringen og fremme et forslag til en forenklet og mer forståelig lov som var enklere å praktisere. Denne utredningen danner bakgrunnen for dagens folketrygdlov av 1997.

2.1.2 Reglene og sammenhengen mellom dem

Dagens yrkesskadedekning er altså et produkt av over hundre år med regulering. De primære rettsgrunnlagene for når arbeidstakeren har yrkesskadedekning er bedriftsvilkårene slik de fremgår av ftrl. § 13-6 og yforsl. § 10. Vi har med det et tosporet system – den samme arbeidsulykken kan bli behandlet både i forsikringsselskapet hvor arbeidsgiveren har tegnet pliktig forsikring, og hos NAV.²¹ Dekningen etter yrkesskedeforsikringen skal supplere den etter folketrygdloven, og definisjonene av de skader og sykdommer som gir rett til erstatning er noe videre etter yforsl.²² Man kan se det slik at ytelsene gjennom folketrygden danner grunnmuren i dekingen, mens erstatning fra forsikringsselskapene kan dekke det overskytende og slik sett er taket.



Figur 1. Oversikt over oppgavens tema

Figuren gir en oversikt over det tosporede systemet med tilgrensende deknninger, og tydeliggjør oppgavens tema. Inspirasjon er hentet fra Morten Kjelland²³ og Lasse Jostad²⁴.

²⁰ l.c.

²¹ Narvland 2021 s. 13.

²² Kjønstad (1998) s. 172.

²³ Kjelland (2022b) s. 4.

²⁴ Jostad (2018) s. 2.

For dekning etter ftrl. er det et krav om medlemskap i folketrygden, jf. ftrl. kap. 2. I noen tilfeller vil ikke skadelidte ha yrkesskadedekning etter ftrl, men likevel kunne ha krav på erstatning fra forsikringsselskapene.²⁵ Det har vært spørsmål om de to ordningene bør samles til én felles ordning.²⁶ Dette har foreløpig ikke skjedd. Tidligere var dette de eneste to alternativene. Etter at ansvarsfrihetsprinsippet²⁷ ble opphevet i 1976 kan arbeidstakeren i tillegg søke erstatning for tap som ikke dekkes av folketrygden eller forsikringsselskapet etter ordinære erstatningsrettslige regler.²⁸ Samme tap skal selvfølgelig bare dekkes én gang. «Trygdeyting skadelidne får til dekning av skaden, skal gå til frådreg i skadebotssummen, krone for krone.»²⁹

Formålet med folketrygdens yrkesskadedekning er å «gi særfordeler utover folketrygdens ordinære stønadssystem» jf. ftrl. § 13-1. Yrkesskedeforsikringens formål er å sikre arbeidstakere full erstatning for skade eller sykdom oppstår mens arbeidstakeren er yrkesskadedekket, jf. yforsl. §§ 10 og 11. For at arbeidstakeren skal kunne kreve skaden dekket etter ordningene, må vedkommende ha vært yrkesskadedekket på skadetidspunktet. Vilkårene for yrkesskadedekning er etter ftrl. § 13-6 og yforsl. § 10 at skaden inntraff mens arbeidstakeren var «i arbeid, i arbeidstiden, på arbeidsstedet». Det følger av forarbeidene at yforsl. § 10 skal forstås på samme måte som ftrl. § 13-6.³⁰

Det er noe uenighet i teorien om hvilken årsaksmodell som skal legges til grunn. Det mest fremtredende synspunktet er imidlertid at det er hovedårsakslæren med et fordelingsprinsipp som gjelder for yrkesskader innenfor folketrygden.³¹ Dette innebærer at den mest dominerende faktoren i hendelsesforløpet anses som årsak (hovedårsakslæren) og at «tapet fordeles på de involverte ansvarlige etter den forholdsmessige innflytelse den enkelte årsaksfaktor utgjør» (fordelingsprinsippet).³² Etter yrkesskedeforsikringsloven gjelder de alminnelige erstatningsrettslige årsaksreglene, altså betingelseslæren supplert med uvesentlighetslæren/den modifiserte hovedårsakslæren.³³ Den såkalte inngangsinvaliditeten kommer etter folketrygdloven til fradrag i utmålingen.³⁴

²⁵ Kjønstad (1998) s. 172.

²⁶ NOU 2004: 3 pkt. 1.1.2.

²⁷ Prinsippet om at arbeidsgiver var fritatt for erstatningsansvar for yrkesskader og -sykdommer, se Kjønstad (1998) s. 170.

²⁸ Kjønstad (1998) s. 170.

²⁹ Nygaard (2007) s. 30.

³⁰ Ot.prp. nr. 44 (1988 – 1989) s. 89, fulgt opp i bl.a. *Skygge* (Rt. 2005 s. 1757) og *Kuldeskade* (Rt. 2011 s. 368).

³¹ Se Kjelland (2022a) Lovkommentar 6 til ftrl. § 13-3 med henvisninger til relevant praksis, og Narvland (2021) s. 90.

³² Narvland (2021) s. 76.

³³ Se Sørnum (2021) Lovkommentar 3 til yforsl. § 11 og *P-pilledom II* (Rt 1992 s. 64) for utdypning.

³⁴ Narvland (2021) s. 79.

2.2 Bedriftsvilkårene – tre kriterier med innbyrdes sammenheng

Hovedregelen er at arbeidstakeren må ha vært «i arbeid, på arbeidsstedet, i arbeidstiden» da skaden inntraff for å være yrkesskadedekket – de såkalte «bedriftsvilkårene» må være oppfylt. Det er en sterk innbyrdes sammenheng mellom de kumulative vilkårene. De er formulert noe snevrere enn hva som følger av trygderettspraksis. Førstvoterende i *Gravøl* (Rt. 2004 s. 487) uttaler i avsnitt 28 at en bør være forsiktig med å tolke vilkårene utvidende, «utover det som følger av fast trygderettspraksis og formålet med yrkesskadedekningen, nemlig å gi kompensasjon for den særlige risiko som følger av det arbeid man utfører». Kunnskap om praksis er således viktig for å vite i hvilke tilfeller ordlyden rommer mer enn man kan utlede av den alene, og i hvilke tilfeller rettsanvenderen må ta loven på ordet.

2.2.1 «I arbeid»

Vilkåret om at arbeidstakeren må ha vært «i arbeid» er det mest sentrale av bedriftsvilkårene. Det uttales i *Gravøl* (Rt. 2004 s. 487) avsn. 25 at når «arbeidstakeren var ‘i arbeid’ da skaden inntraff, følger det nærmest av seg selv at kravene om at den skal ha skjedd ‘på arbeidsplassen i arbeidstiden’ er oppfylt». Om arbeidstakeren er utenfor sitt ordinære arbeidssted og likevel anses for å være «i arbeid», «må man se det slik at arbeidsstedet er flyttet dit arbeidet foregår». Trygdelovutvalget vurderte muligheten for å bytte ut formuleringen «i arbeid» med «i forbindelse med arbeidet», men foreslo imidlertid å videreføre vilkårene med dagens ordlyd.³⁵ Alternativet kunne medføre tolkningstvil, og «i arbeid» allerede var en allerede innarbeidet praksis.

I tillegg til utføring av ordinære arbeidsoppgaver omfatter begrepet som en hovedregel også gjøremål med *nær tilknytning* til arbeidet, se *Akeulykke* (Rt 2014 s. 513) avsn. 41. Denne hovedregelen praktiseres imidlertid ikke strengt.³⁶ Arbeidsbegrepet kan omfatte flere aktiviteter man ikke normalt tenker på som arbeid, slik som hvilepauser, vanlige trimaktiviteter, lunchpauser på arbeidsstedet og andre «gjøremål som har tilknytning til det ordinære arbeidet».³⁷ Rent private gjøremål og aktiviteter som arbeidstaker utfører «hovedsakelig i egen interesse» faller imidlertid utenfor. Dersom arbeidstakeren handler i strid med instruks eller ordre, faller forholdet normalt utenfor yrkesskadedekningen.³⁸ Dette prinsippet skal imidlertid ikke tolkes for strengt.

³⁵ NOU 1990: 20 s. 585.

³⁶ Kjelland (2022a) Lovkommentar 2 til ftrl. § 13-6.

³⁷ NOU 1990: 20 s. 583, se også *Akeulykke* (Rt. 2014 s. 513) og NOU:2004: 3 s. 66.

³⁸ Skårberg (2003) s. 44.

I grensetilfellene der det er usikkert hvorvidt arbeidstakeren var «i arbeid» må det foretas en helhetsvurdering, der «tilknytning og nærhet til det ordinære arbeid er det viktigste kriterium», se *Gravøl* avsn. 31. Et veiledende moment i vurderingen er om aktiviteten som medførte skaden er i arbeidstakers eller arbeidsgivers interesse.³⁹

Kriteriet «i arbeid» har størst betydning når ulykken skjer utenfor arbeidsstedet, se *Akeulykke* (Rt. 2004 s. 487), avsnitt 39. Dette er relevant for vår problemstilling, da arbeidstakeren som blir skadet under reise nettopp ikke befinner seg «på arbeidsstedet». Dersom arbeidstakeren var «i arbeid» da vedkommende ble skadet, «følger det nærmest av seg selv at kravene om at den skal ha skjedd ‘på arbeidsstedet, i arbeidstiden’ er oppfylt», slik det fremgår av *Akeulykke*.⁴⁰

2.2.2 «På arbeidsstedet»

I kjernen av begrepet ligger det *stasjonære* arbeidsstedet. Dette vil i utgangspunktet være rent geografisk bestemt og begrenset, og ulykker utenfor arbeidsstedet er i utgangspunktet ikke omfattet.⁴¹ I praksis er det imidlertid blitt oppstilt flere unntak fra dette utgangspunktet. Skader inntruffet utenfor det avgrensede arbeidsområdet, slik som på en parkeringsplass, vil kunne omfattes, for eksempel grunnet manglende strøing eller belysning.⁴² Skaden anses da for å ha inntruffet innenfor «bedriftens risikoområde». Hovedregelen her er at stedet må være stengt for alminnelig ferdsel for at skaden skal være omfattet av yrkesskadedekningen. Når arbeidstakeren arbeider innenfor et større bedriftsområde med mange bygninger, slik som sykehus og militære områder, vil arbeidsstedet måtte avgrenses nærmere slik at yrkesskadedekningen først og fremst gjelder for det bygget hvor arbeidstakeren arbeider.⁴³ Også arbeidsulykker med en «nær sammenheng» med arbeidet vil kunne være omfattet av yrkesskadedekningen, selv om skaden ikke inntraff på arbeidsstedet, se *Restaurantansatt II* (LB-2016-162903)

En arbeidstaker i ambulerende arbeid vil ha yrkesskadedekning der hvor han til enhver tid befinner seg og utfører arbeid.⁴⁴ En arbeidstaker med delvis stasjonært og delvis ambulerende arbeidsplass vil som hovedregel være dekket fra det tidspunktet arbeidet er påbegynt til det er avsluttet, uavhengig av hvor dette skjer. Uttalelsene fra forarbeidene er fulgt opp og presisert gjennom etterfølgende praksis.⁴⁵

³⁹ Kjelland (2022a) Lovkommentar 2 til ftrl. § 13-6.

⁴⁰ Se også *Avislevering* (TRR-2004-3370) og *Sykkelvelt* (TRR-2017-365)

⁴¹ Narvland (2021) s.35.

⁴² NOU: 1990: 20 s. 584.

⁴³ l.c.

⁴⁴ l.c.

⁴⁵ Se for eksempel *Installasjonsinspektør* (Rt 2000 s. 220) og *Gravøl* (Rt 2004 s. 487).

2.2.3 «I arbeidstiden»

Begrepet avgrensar den tiden arbeidstakeren er yrkesskadedekket, og opphold på arbeidsplassen utenfor normal arbeidstid vil normalt ikke medføre yrkesskadedekning.⁴⁶ Hvilepauser, herunder spisepauser, er en del av arbeidstiden. Også trening i arbeidstiden kan være omfattet, se for eksempel *Trening* (TRR-2000-4640). Praksis viser imidlertid at begrepet ikke tolkes like strengt som de to andre bedriftsvilkårene, og at arbeidstakeren kan ha yrkesskadedekning også utenfor avtalt arbeidstid.⁴⁷ Vilkåret drøftes gjerne der det er tvil om skaden skjedde «i arbeid». I disse tilfellene vil det være desto viktigere å få kartlagt hvorvidt skaden skjedde «i arbeidstiden», «på arbeidsstedet». Det følger av praksis at arbeidstidsbegrepet skal forstås som «den tid arbeidstakeren utfører arbeid, selv om dette skjer utenfor normal arbeidstid», se *Matros* (TRR-2009-70) og *Snøscooterulykke* (TRR-2010-27).⁴⁸ De legislative hensyn bak vilkåret er at man skal ha yrkesskadedekning den tiden man er underlagt arbeidsgivers styringsrett og eksponert for risiko i forbindelse med arbeidet, se blant annet *Skipper* (ND-2012-203).

2.3 Utgangspunktet ved vurderingen av skader inntruffet på reiseveien

Arbeidstakeren har i utgangspunktet ikke yrkesskadedekning på reise, da skader som oppstår i disse situasjonene som regel «ikke skyldes bedriften eller dens spesielle risiko, men den alminnelige trafikkrisiko».⁴⁹ Som hovedregel vil skader som inntreffer på arbeidsstedet og reiser mellom arbeidssteder være omfattet av dekningen, mens reisen til og fra jobb faller utenfor.⁵⁰ Arbeidstakere i ambulansetjeneste vil imidlertid ha yrkesskadedekning der arbeidet til enhver tid foregår. Arbeidstakere i skiftende ambulansetjeneste regnes for å være i samme situasjon som arbeidstakere i stasjonær virksomhet hva angår yrkesskadedekningen på reisen til og fra jobb. De prinsipielle dommene *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220) og *Elektromontør* (Rt. 2000 s. 1028) var rettsavklarende på området. Arbeidstakeren er som hovedregel ikke yrkesskadedekket på reisen til og fra arbeidsstedet med mindre «særlige forhold» foreligger.

2.4 De lovfestede unntakene fra hovedregelen

Ftrl. § 13-6 (4) oppstiller to unntak fra hovedregelen. Transport «i arbeidsgivers regi», og transport som medfører en «vesentlig økt risiko for skade» kan omfattes av yrkesskadedekningen. Av forarbeidene fremgår det at de samme to unntakene gjelder i relasjon til bedriftsvilkårene i yforsl.⁵¹ Bakgrunnen for lovgivers valg om å utvide dekningsområdet til disse tilfellene er å

⁴⁶ NOU 1990: 20 s. 584

⁴⁷ NOU 1976: 16 s. 78, se også *God tid* (TRR-1993-2386)

⁴⁸ Kjelland (2022a) Lovkommentar 4 til ftrl. § 13-6.

⁴⁹ NOU 1988: 6 s. 34 og R13-00 kommentar til ftrl. § 13-6 (4).

⁵⁰ NOU 1990: 20 s. 584

⁵¹ NOU 1988: 6 s. 34.

sikre arbeidstakeren et vern mot skader som følge av særlig risiko ved arbeidet. Unntaksbestemmelsen er en kodifisering av praksis, og som det vil fremgå av gjennomgangen under må det vises varsomhet med å tolke vilkårene utvidende utover det som følger av praksis. Videre uttales det i *Elektromontør* (Rt. 2000 s. 1028) på s. 1033 at praksis på dette området vil ha større vekt enn ellers som rettskilde, i den grad den er konsekvent og entydig.

2.4.1 Transporten skjer «i arbeidsgivers regi»

Formålet med bestemmelsen er å dekke det ansvar arbeidsgiver kan bli påført ved å «stille skyssmiddel til disposisjon for arbeidstaker».⁵² Det går en grense mellom transport organisert av arbeidsgiver og annen transport. I førstnevnte tilfelle overtar arbeidsgiver den trafikale risiko som ellers må bæres av arbeidstakeren selv.⁵³ Eksempler på tilfeller som omfattes er at arbeidsgiver setter opp buss for de ansatte i forbindelse med en konferanse.⁵⁴ Både transport med bedriftens egne og leide transportmidler er omfattet.⁵⁵ At arbeidsgiver betaler for reisetiden, yter kjøregodtgjørelse eller at bruk av bil er nødvendig for komme til forskjellige arbeidssteder er imidlertid ikke tilstrekkelig, om ikke transporten faktisk er *organisert* av arbeidsgiver, se *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220). Ei heller er det tilstrekkelig at transporten er «i arbeidsgivers interesse», slik det påpekes i *Askesky* (TRR-2012-928) og *Teaterensemble* (TRR-2006-3366).

Ansatte i busselskaper/sporveien og tilsvarende er ikke nødvendigvis omfattet av unntaket når de reiser kollektivt med selskapets transportmidler.⁵⁶ At bedriften eier bilen arbeidstaker benytter er heller ikke tilstrekkelig for at unntaksbestemmelsen skal komme til anvendelse, da dette ville kunne føre til et vilkårlig og lite rimelig skille, se *Elektroinstallatør* (Rt 2000 s. 1028) s. 1034. Kjelland påpeker at uttrykket «i arbeidsgivers regi» tolkes nokså snevert i praksis, med referanse til blant annet *Teaterensemble* (TRR-2006-3366).⁵⁷ I trygderettskjennelsen uttaler førstvoterende at en bør være forsiktige med en utvidelse av ansvaret utover det som følger av praksis, med henvisning til *Installasjonsinspektør* og *Elektromontør*. Det sentrale er om det ved reisen er snakk om en slik «forflytning av risiko» som ligger bak regelen om yrkesskadedekning under transport i arbeidsgivers regi.

⁵² Ot.prp. nr. 42 (1969-1970) s. 25.

⁵³ Kjelland (2022a) Lovkommentar 7 til ftrl. § 13-6 (4).

⁵⁴ Se Storeng (2014) s. 416 vedr. *Kårstø* (Rt 2001 s. 418).

⁵⁵ NOU 1990: 20 s. 584.

⁵⁶ Se *Sporveisansatt* (TRR-2001-4122).

⁵⁷ Kjelland (2022a) Lovkommentar 7 til ftrl. § 13-6 (4).

At arbeidet nødvendiggjør endret transportmåte og bestemmelsessted innebærer ikke at unntaksbestemmelsen kommer til anvendelse.⁵⁸ I *Dekkekspløsjon* (TRR-2007-3053) måtte en lærer sykle til skolen fordi det var sykkeldag. Dekket eksploderte, og læreren ble skadet på vei til arbeid. Til tross for at transportmiddelet var bestemt av arbeidsgiver, ble ikke tilfellet ansett for å være omfattet av unntaksbestemmelsen.. Det uttales at selv om arbeidstaker blir nødt til å endre transportmåte, og denne medfører større risiko for skader, betyr ikke dette at transporten anses for å skje i arbeidsgivers regi. Et av få eksempler på at unntaksbestemmelsen kommer til anvendelse er *Askesky* (TRR-2012-928). I saken var det imidlertid ekstraordinære forhold som talte for yrkesskadedekning, og retten var likevel delt i to fraksjoner.

2.4.2 Transporten medfører en «vesentlig økt risiko for skade»

Bestemmelsen tar sikte på å utvide dekningsområdet for arbeidstakere som har en risikofylt reisevei, slik som skogsarbeidere som må forsere is eller ulendt terreng.⁵⁹ Unntaket var nok viktigere i tidligere tider enn nå, men bestemmelsen har ikke nødvendigvis mistet sin betydning.⁶⁰ Nye, andre tilfeller enn de som fremgår av forarbeidene kan omfattes av bestemmelsen, se *Vest-Afrika* (TRR-2014-3292). I kjennelsen uttales det at reiseveien anses for arbeidssted i lovens forstand når unntaksbestemmelsen kommer til anvendelse. Det presiseres videre at unntaksbestemmelsen ikke kommer til anvendelse der arbeidstakeren frivillig velger en mer risikofylt snarvei som ikke er den nødvendige vei til og fra arbeidet.

Bestemmelsen oppstiller altså et vesentlighetskrav, og uttalelser i praksis tyder på at bestemmelsen tolkes og praktiseres strengt, og derfor benyttes kun «rent unntaksvis» slik presisert i *Belgia* (TRR-2003-1874).⁶¹ En risikoøkning er ikke nødvendigvis tilstrekkelig i seg selv, slik det påpekes i *Vest-Afrika* (TRR-2014-3292) og *Dekkekspløsjon* (TRR-2007-3053). Selv om arbeidstakeren som følge av arbeidet er nødt til å benytte et transportmiddel som medfører en høyere risiko, betyr ikke dette nødvendigvis at risikoøkningen er «vesentlig», og dermed kvalifiserende.

Videre må risikoen arbeidstakeren utsettes for ha en sammenheng med arbeidet. I *Sykkelulykke* (TRR-2010-1298), ble yrkesskadedekning avslått for en cafévert som ble utsatt for en sykkelulykke på vei til cafeen hun jobbet. Det uttales at unntaksbestemmelsen tolkes strengt, og at selv om arbeidstakeren ble utsatt for en trafikal risiko, var det ikke snakk om en «særlig risiko grunnet arbeidsgivers organisering av arbeidet».

⁵⁸ Kjelland (2022a) Lovkommentar 7 til ftrl. § 13-6 (4).

⁵⁹ Se Boysen (1946) s. 74 og NOU 1976: s. 16 s. 78 .

⁶⁰ Kjelland (2022a) Lovkommentar 8 til ftrl. § 13-6 (4).

⁶¹ Se også *Internettilkobling* (TRR-2014-2781) og *Sykkelulykke* (TRR-2010-1298).

Det er dessuten et vilkår at skaden er en følge av det som medførte en «vesentlig økt risiko for skade», og ikke en annen risiko. *Anleggsformann* (TRR-2013-2713) ble det subsidiært anført at transporten medførte en «vesentlig økt risiko for skade» da arbeidstakeren transporterte gassflasker som kunne innebære brann- og eksplosjonsfare, samt kvelningsfare i lukkede rom. Retten fant imidlertid at dette ikke kunne tillegges vekt. Arbeidstakeren ble skadet som følge av at han kjørte av veien, og risikoen gassflaskene utgjorde ble ikke realisert. Det ville vært noe annet dersom de hadde forårsaket skade. Det må altså være årsakssammenheng mellom skaden og den vesentlige økte risikoen – en realisering av det bestemte forholdet som er risikofylt.

2.5 «Arbeidstid» i Arbeidstidsdirektivet

Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å gjennomføre visse EU-regler, blant annet innenfor arbeidsretten. Bestemmelser i lov som tjener til å oppfylle Norges forpliktelser etter avtalen, skal dessuten «i tilfelle konflikt gå foran andre bestemmelser som regulerer samme forhold», jf. EØS-loven § 2. Det er derfor relevant å undersøke hvorvidt, og eventuelt hvordan, problemstillingen er regulert gjennom rettsakter som vi gjennom EØS-avtalen er bundet av. Det må skilles mellom arbeidstid i arbeidsrettslig forstand og arbeidstid i relasjon til yrkesskadedekningen. Det er ikke gitt at begrepene er samsvarende. Det avgrenses her mot tilfeller der spørsmålet er regulert gjennom individuell eller kollektiv avtale. Jeg vil i det følgende undersøke om EØS-retten legger noen føringer på den arbeidsrettslige tolkningen av begrepene reisetid og arbeidstid, og om det får noen implikasjoner for den yrkesskaderettslige tolkningen.

Det følger av Arbeidstidsdirektivet⁶² art. 2 nr. 1. at alt som ikke er arbeidstid er hviletid jf. nr. 2. Direktivet er implementert i norsk rett gjennom kapittel 10 i arbeidsmiljøloven (aml.), og praksis fra EU-domstolene og EFTA-domstolens uttalelser er relevante ved tolkningen. EFTA-domstolens uttalelser må tillegges «vesentlig vekt», slik det fremgår av blant annet *Holship* (HR-2016-2554-P). Arbeidstidsbegrepet defineres i aml. § 10-1 til å bety «den tid arbeidstaker står til disposisjon for arbeidsgiver». Ftrl. definerer ikke arbeidstidsbegrepet, men etter trygderettspraksis er begrepet noe videre her.⁶³ Arbeidstiden vil normalt være «den tid arbeidstakeren utfører arbeid, selv om dette er utenfor normal arbeidstid», slik det uttales i blant annet *Matros* (TRR-2009-70) og *Snøscooterulykke* (TRR-2010-27). Den innbyrdes sammenhengen med de øvrige bedriftsvilkårene gjør arbeidstidsbegrepets innhold noe mindre statisk enn slik det tolkes etter aml. En mulig synsmåte er at den arbeidsrettslige tolkingen utgjør kjernen av begrepet.

⁶² Rådsdirektiv 03/88/EF.

⁶³ Kjelland (2022a) Lovkommentar 4 til ftrl. § 13-6.

Reisetid faller i utgangspunktet utenfor definisjonen av arbeidstid, også i arbeidsrettslig forstand.⁶⁴ Dette er imidlertid bare et utgangspunkt, men som det uttales i *Kårstø-dommen* (Rt 2001 s. 418) må det stilles strenge krav til at reisetid likevel skal anses som arbeidstid.⁶⁵ Høyesterett ba EFTA-domstolen om en rådgivende uttalelse vedrørende arbeidstidsbegrepet i relasjon til tjenestereiser i *Thue* (E-19/16). I avsn. 67 blir begrepet «arbeidstid» oppgitt å romme tre momenter: at arbeidstakeren må «utføre sine arbeidsoppgaver eller plikter innenfor rammen av sitt arbeidsforhold», at arbeidstakeren i løpet av tiden må «stå til arbeidsgivers disposisjon» og at arbeidstakeren må «arbeide».⁶⁶ Videre uttales det at intensiteten av arbeidet som utføres ikke er relevant for tolkningen av «arbeidstid». Dersom det samme gjelder ved vurderinger av om arbeidstakeren ble skadet «i arbeidstiden» etter ftrl. kap. 13 vil dekningsområdet kunne utvides noe. Etter Jetlunds oppfatning er det snakk om en videreutvikling av begrepet, heller enn brudd med tidligere praksis.⁶⁷ Reiser utenfor den alminnelige arbeidstiden er normalt ikke arbeidstid. Dét er imidlertid reiser som er nødvendige for å utføre pålagte oppgaver på et annet oppmøtested enn et fast.⁶⁸

I *Thue* (HR-2018-1036-A) (dissens 4-1) stadfestes først utgangspunktet om at arbeidstid og hviletid er gjensidig utelukkende, før det i avsn. 50 flg. presiseres at vurderingen kan bli en annen der arbeidstakeren ikke har fast oppmøtested og reisene foretas utenfor arbeidstiden. Det understrekes at grensdragningen beror på en konkret vurdering i den enkelte sak. Uttalelsene gjelder kun begrepsinnholdet i de bestemmelsene i aml. kap. 10 som gjennomfører direktivet, og innholdet kan være et annet både innad i aml. og i andre lover.⁶⁹

Det var tjenestereiser som ble behandlet i *Thue*. Lagmannsretten fant i *Coca Cola* (LE-2019-19773) at overnevnte momenter også var anvendbare også på serviceteknikeres daglige reiser mellom hjemmet og dagens første og siste kunde. Reisene ble ansett som arbeidstid, men her var det imidlertid en del spesielle forhold som gjorde seg gjeldende. Det er ikke bestridt at reiser til/fra et fast oppmøtested som hovedregel er arbeidsfri.⁷⁰ Dette har sammenheng med at «arbeidstaker i stor grad kan bestemme pendleravstand utfra bosettelse, samt at reisen ikke blir foretatt som et ledd i arbeidsutførelsen»⁷¹. Den senere vurderingen i *Flyinspektør* (E-11/20) hvor en flyinspektør tidvis ble pålagt reiser til utlandet, stadfester og utdyper resultatet fra *Thue*.

⁶⁴ Heuvel (2021) Lovkommentar 1 til aml. § 10-1.

⁶⁵ Se også Ot.prp. nr. 49 (2004 – 2005) s. 315.

⁶⁶ Se også den prejudisielle avgjørelsen *TYCO* (T-266/14).

⁶⁷ Jetlund (2018) pkt. 4

⁶⁸ Ibid pkt. 4.2.

⁶⁹ Hotvedt (2019) kap. 6.

⁷⁰ Hustad (2020) avsn. 6

⁷¹ l.c.

Som Jetlund påpeker vil det altså måtte skilles mellom reiser til og fra et fast arbeidssted, og andre reiser.⁷² Arbeidstidsbegrepet ser imidlertid ut til å være i stadig utvikling, og det nærmere innholdet vil antagelig presiseres ytterligere i tiden som kommer.

Gjennomgangen over dreier seg om arbeidstidsbegrepet i en arbeidsrettslig forstand. Spørsmålet er om EU- og EFTA-domstolens tolkning av arbeidstidsbegrepet på arbeidsrettens område har noen implikasjoner for arbeidstakers yrkesskadedekning på reise. Som Hustad påpeker i sin kommentar til Coca Cola-avgjørelsen har hensynet til vern av arbeidstakeren fått en mer fremtredende rolle ved tolkningen av aml., grunnet utviklingen av arbeidstidsbegrepets innhold i EU/EØS-rettslige kilder.⁷³ Dette trekker i retning av at den arbeidsrettslige tolkningen av arbeidstidsbegrepet har relevans også for hvilke tilfeller arbeidstaker har yrkesskadedekning, da hensynet til vern av arbeidstaker gjør seg gjeldende også her. På den annen side er det snakk om ulike rettsområder, og tolkningen av et begrep på ett område er ikke nødvendigvis overførbart til et annet. Innholdet i, og hvor stor vekt et hensyn har, kan variere fra område til område. Hovedformålet med arbeidstidsbestemmelsene i aml. kap. 10 er å «sikre at arbeidstakerne ikke utsettes for unødige helsemessige eller sosiale belastninger».⁷⁴ Et formål med yrkesskadedekningen er å gi kompensasjon for skader som følge av risiko ved arbeidet.⁷⁵ Man kan kanskje se det slik at vernet etter aml. er av det forebyggende slaget, mens det etter ftrl. er av kompenserende karakter. I *Kårstø* på side 426 uttaler førstvoterende at folketrygdlovens regler om yrkesskadedekning ivaretar andre formål enn arbeidsmiljøloven, og at det derfor ikke er naturlig med en harmonisering av arbeidstidsdefinisjonen.

EFTA-domstolen understreker i *D.J. (C-344/19)* at hva som er «arbeidstid» må forstås EU-rettslig autonomt, selv om definisjonen i art. 2 nr. 1 viser til nasjonal lovgivning.⁷⁶ I *Thue* (HR-2018-1036-A) avsnitt 44 understrekes det at domsresultatet i den konkrete saken «ikke er avgjørende for hva som skal anses som arbeidstid i andre sammenhenger, verken i tariffavtaler, i andre deler av arbeidsmiljøloven eller i lovgivningen for øvrig». At reisetiden i denne saken ble ansett for å være arbeidstid kan derfor ikke legge føringer for forståelsen av arbeidstidsbegrepet. Videre blir det i *Takstmann* (TRR-2020-1194) uttalt at bedriftsvilkårene, slik de er utformet og forstått i praksis, «ikke nødvendigvis samsvarer med den arbeidsrettslige forståelsen av de samme begrepene» (og at dette er uheldig).

⁷² Jetlund (2018) pkt. 5.

⁷³ Hustad (2020) avsn. 2

⁷⁴ NOU 2016: 1 pkt. 3.1.1.

⁷⁵ Se Ot.prp. nr. 35 (1958) s. 25

⁷⁶ Se også NOU 2016:1 pkt. 3. og Ahmad (2021) avsn. 5.

Det er derfor mest nærliggende å det slik at begrepet har et selvstendig og ikke nødvendigvis samsvarende meningsinnhold innenfor de ulike rettsområdene. Rettsreglene som inneholder begrepet regulerer dessuten ulike forhold, og har ulike følger innenfor henholdsvis arbeidsrett og yrkesskadetrygd. Det er ikke nødvendigvis ønskelig, hensiktsmessig, eller lovteknisk mulig med en samordnet forståelse av meningsinnholdet, dersom dette går på bekostning av presisjonen.

2.6 Trygdeforordningen

Trygdeytelser etter ftrl. kap. 13 regnes som ytelser ved yrkesskade og yrkessykdom etter Trygdeforordningen⁷⁷ art. 3 nr. 1 bokstav f. Trygdeforordningen er altså en relevant rettskilde ved tolkningen av innholdet i yrkesskadedekningen. Trygdeforordningen stiller ingen krav til det materielle innholdet av Norges trygdeordninger, hvilket medfører et vidt handlingsrom.⁷⁸ Som utvalget i NOU 2020: 9 påpekte har imidlertid folketrygdlovens manglende tilpasning til de regler som følger av EØS-retten ført til feilpraktisering.⁷⁹ NAV-skandalen er et eksempel på dette⁸⁰. Det er derfor viktig at en ved anvendelsen av norske regler undersøker hva som følger av de internasjonale konvensjoner vi er bundet av.

Man er som hovedregel underlagt lovgivningen i staten der man arbeider.⁸¹ Lovvalgsreglene medfører at arbeidere fra andre EØS-land omfattes av folketrygdlovens yrkesskadedekning gjennom pliktig trygdedekning.⁸² Videre vil personer som er medlemmer av folketrygden ha yrkesskaderettigheter når de arbeider i andre EØS-land. Etter trygdeforordningen art. 38 skal yrkesskadeytelser normalt bare gis etter én stats lovgivning, og da «den siste stat en hvis vilkår er oppfylt». Forordningen harmoniserer imidlertid ikke ytelsene, og statene vil kunne ha ulike vilkår for hva som regnes som yrkessykdom.⁸³ Følgelig er det ikke alltid den siste staten som blir ansvarlig for ytelsene.

Prinsippet om likebehandling er grunnleggende innenfor EØS-retten. Personer som omfattes av trygdeforordningen skal etter art. 4 ha samme rettigheter og plikter etter en medlemstats lovgivning som medlemsstatens egne borgere. Videre fremgår det av art. 5 at det skal være likebehandling med hensyn til ytelser, inntekter, faktiske forhold og inntrufne hendelser i hele EØS. En skade inntruffet på reise til og fra arbeid i en annen stat enn den kompetente, skal derfor

⁷⁷ Europaparlaments- og Rådsforordning (EF) nr. 883/2004.

⁷⁸ NOU 2021: 8 pkt. 1.4.

⁷⁹ NOU 2020: 9 kap. 3.

⁸⁰ Se *NAV-saken* (HR-2021-1453-S).

⁸¹ NOU 2021: 8 pkt. 8.9.

⁸² Kjelland (2022a) Lovkommentar til folketrygdloven kapittel 13.

⁸³ NOU 2021: 8 pkt. 8.9.2.2.

anses som inntruffet på den kompetente stats territorium. Bestemmelsen kommer bare til anvendelse for Norge når skaden på reisen kan godkjennes som yrkesskade.⁸⁴

Artikkel 6 har regler om sammenlegging av tid.⁸⁵ Der folketrygdloven stiller krav om forutgående arbeid i en bestemt periode for rett til en ytelse, skal arbeid i andre EØS-stater regnes med. Prinsippet om likebehandling etter art. 5 supplerer bestemmelsen.⁸⁶ Regelen om sammenlegging av tid er noe som iblant skaper utfordringer i praksis.⁸⁷ Ettersom det i relasjon til folketrygdlovens regler om yrkesskade er gjort unntak fra reglene om opptjeningstid er imidlertid reglene mindre relevante for vår problemstilling.⁸⁸

Et annet grunnleggende EØS-rettslig prinsipp er retten til «fri bevegelighet». De norske reglene om yrkesskade etter ftrl. kap. 13 er i samsvar med kravene forordningen stiller, da det ikke er et krav om fortsatt opphold i Norge for å beholde ytelsene. Arbeidstakeren som kvalifiserer til ytelse som følge av yrkesskade i Norge kan dermed fritt reise ut av landet og beholde ytelsene. Begrunnelsen for dette kan være at et formål med yrkesskadedekningen er å sikre arbeidstakeren mot risiko som oppstår på arbeidstakerens hånd ved utførelsen av arbeid som samfunnet og arbeidsgiver har nytte av og ønsker utført, og at denne risikoforskyvningen ikke ville være reell ved et krav om fortsatt medlemskap.⁸⁹

3 Analyse av praksis – utvalgte typetilfeller

3.1 Oversikt og begrunnelse for utvalget

Inndelingen av typetilfellene er basert på rettslig relevante forskjeller. Flere av sakene har imidlertid aspekter ved seg som gjør at de passer i flere kategorier. Disse har jeg plassert etter hva som er mest karakteristisk ved saken, og hvor den er best egnet til å belyse noe sentralt. Videre er praksis mer rikholdig relatert til enkelte typetilfeller enn andre. Jeg har forsøkt å gi en balansert fremstilling, men det vil være avvik hva angår detaljgrad.

⁸⁴ Ibid. pkt. 8.9.2.3.

⁸⁵ Reglene fremgår i større detalj av gjennomføringsforordningen art. 12.

⁸⁶ NOU 2021: 8 pkt. 8.2.2.4.

⁸⁷ Se for eksempel omtalen av ny anmodning til EFTA-domstolen i Ik Dahl (2022)

⁸⁸ NOU 2021: 8 pkt. 8.2.2.4.

⁸⁹ Ibid. pkt. 8.9.2.5.

3.2 Den ordinære reisen til og fra arbeid

3.2.1 Generelle utgangspunkter

Arbeidstakerne har som hovedregel yrkesskadedekning på arbeidsstedet og på reisen mellom arbeidssteder, men ikke på reisen til og fra jobb.⁹⁰ Dette gjelder generelt, og er ikke omtvistet. Det er nødvendig å skille mellom arbeidstakere i ambulans og stasjonær virksomhet, da de ulike måtene å arbeide på medfører ulik regelanvendelse. Når det gjelder arbeidstakere med ambulans arbeid går det et skille mellom de som jobber helt, kontra delvis (skiftende), ambulans. De som arbeider ambulans vil ikke ha et fast arbeidssted, men utføre arbeid, og ha yrkesskadedekning, der de til enhver tid er.⁹¹ Arbeidstakere i skiftende ambulans virksomhet vil kunne ha et stasjonært arbeidssted, samtidig som store deler av arbeidet utføres andre steder. Denne gruppen arbeidstakere har yrkesskadedekning mellom arbeidssteder, men ikke til og fra dagens første og siste arbeidssted.⁹²

3.2.2 Stasjonært arbeid

Det store flertallet av arbeidstakere har en stasjonær og fast arbeidsplass som de reiser til og fra, og yrkesskadedekningen gjelder som hovedregel ikke for denne reisen. Innenfor denne kategorien har jeg analysert avgjørelser der arbeidstaker blir skadet på arbeidsplassens nærområde, slik som på parkeringsplassen utenfor eller ved inngangen. For arbeidstakere med stasjonært arbeidssted gjelder yrkesskadedekningen hovedsakelig for den bygningen arbeidstaker arbeider i, og dersom bygningen er omgitt av gjerde eller port gjelder yrkesskadedekningen innenfor dette avgrensede området.⁹³ Hekk og plener kan likestilles med gjerde og port. I særlige tilfeller kan skader som inntreffer i bedriftens nærområde godkjennes som yrkesskade, for eksempel når arbeidstakeren sklir på isen på bedriftens parkeringsplass, og skaden skjedde på grunn av manglende strøing, belysning el.⁹⁴ Sentralt i vurderingen er om området er åpent for allmenn ferdsel. Området vil da kunne anses for å tilhøre *bedriftens risikoområde*.⁹⁵

Dette utgangspunktet stadfestes i *Fosbykollen* (TRR-2006-2007), hvor det uttales at arbeidstakeren «i noen tilfeller anses som yrkesskadetrygdet når han/hun har kommet innenfor porten eller gjerde som omgir arbeidsplassen». I saken var imidlertid dette området åpent for allmenn

⁹⁰ Se NOU 1990 s. 20 s. 584, R13-00 kommentar til ftrl. § 13-6 annet ledd og for eksempel *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220).

⁹¹ NOU 1990: 20 s. 584.

⁹² Se *Elektromontør* (Rt. 2000 s. 1028) og *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220)

⁹³ NOU 1990: 20 s. 584.

⁹⁴ l.c.

⁹⁵ Som det fremgår av NAVs rundskriv R13-00 til ftrl. § 13-6 er det naturlig at arbeidstakeren er yrkesskadedekket på bedriftens risikoområde fordi det da vil være nettopp bedriften som har ansvaret for vedlikehold og sikkerhet.

ferdsel, og yrkesskadedekning ble avslått.⁹⁶ Yrkesskadedekningen skal gi kompensasjon for skader som følge av risiko ved arbeidet, ikke som følge av alminnelig trafikkrisiko.⁹⁷

Uavhengig av om området er åpent/stengt for allmenn ferdsel, vil det være av betydning hvorvidt allmennheten *faktisk* ferdes der. Dette var vurderingstemaet i *Sykepleier* (LH-2021-96175). Arbeidstakeren skled på isen utenfor sykehusets personalinngang da hun skulle på vakt, men skaden ble ikke godkjent som yrkesskade verken av NAV eller i Trygderetten. Området var etter deres oppfatning åpent for allmenn ferdsel. Lagmannsretten kom imidlertid etter en befaring til at området hvor skaden skjedde var avgrenset på en slik måte at det *i realiteten* ikke var åpent for allmenn ferdsel. Det ble lagt vekt på at det ikke var naturlig for andre å ferdes der. Videre var det «klart avgrenset» av en vei, sykehusets bygningsmasse og grøntarealer, og det var sykehuset som hadde ansvaret for å strø. Området falt dermed inn under bedriftens risiko-område med tilhørende yrkesskadedekning for arbeidstakeren.⁹⁸

Avgjørelsen fanger inn ytterligere et generelt trekk i praksis: Tvilstemaet i sakene som behandles er ofte hvorvidt området er tilstrekkelig avgrenset, og om det er åpent eller stengt for allmenn ferdsel.

Som *Sykepleier* (LH-2021-96175) viser kan også hvem som har ansvar for sikkerhet og vedlikehold spille inn som et moment i vurderingen av om området tilhører bedriftens risikoområde. Dette er imidlertid ikke avgjørende. I *Omsorgsbustad* (TRR-2015-1720) hadde virksomhetens vaktmester ansvar for strøing, men yrkesskadeerstatning ble ikke gitt til tross for at skaden skjedde bare fem meter fra bygget arbeidstakeren arbeidet i. Det måtte etter rettens mening gjøres «en konkret geografisk vurdering», og det ble lagt avgjørende vekt på at området var åpent for allmenn ferdsel. Tilsvarende sees i *Issvull* (FinKN-2019-599) hvor en sykehusansatt måtte benytte seg av en gangvei åpen for allmenn ferdsel etter å ha parkert bilen på et område reservert for sykehusets ansatte. Hun skled og falt på en issvull ved inngangen til akuttmottaket. Nemnda fant at skaden inntraff på arbeidsstedet, og at arbeidstakeren hadde yrkesskadedekning. Det er usikkert hvorvidt dekningen ble innrømmet som følge av at skaden fant sted så nært bygget arbeidstakeren arbeidet i, eller fordi hun var yrkesskadedekket allerede fra parkeringsplassen, og at turen på gangveien ikke endret på dette.

Det motsatte ble resultatet i *Snarvei* (TRR-2010-169), hvor en sykepleier skadet seg da hun tok en snarvei mellom sykehusets parkeringsplass og bygget hun arbeidet i. Retten fant at hun ikke

⁹⁶ Hvorvidt området er åpent for allmenn ferdsel er et gjentagende vurderingstema, se blant annet *Vernepleier* (TRR-2020-2281) og *Butikkansatt* (TRR-2020-2389), med henvisning til en lang rekke avgjørelser

⁹⁷ Ot.prp. nr. 35 (1958) s. 25

⁹⁸ Tilsvarende argumentasjonsmåte er lagt til grunn blant annet i *Butikkansatt* (TRR-2020-2389), *Vernepleier* (TRR-2020-2281), *Jordhaug* (TRR-2006-3126) og *Fosbykollen* (TRR-2006-2007).

hadde yrkesskadedekning. Her var ikke parkeringsplassen forbeholdt de ansatte i sin helhet, men arbeidstakerne kunne parkere på en nærmere anvist del mot parkeringsbevis. Stien var åpen for allmenn ferdsel, men ble i realiteten kun benyttet av sykehusets ansatte. Retten la til grunn at området hvor skaden inntraff ikke var å anse som en naturlig forlengelse av arbeidsstedet, og at de la vekt på at det ikke tilhørte sykehusets risiko- eller ansvarsområde. Det var åpent for allmenn ferdsel, og ikke avgrenset på noen måte. Hensynet bak reglene om yrkesskadetrygd er å «gi kompensasjon for den særlige risiko som antas å følge av det arbeid man utfører», se *Gravøl* (Rt. 2004 s. 487). I avgjørelsen inntraff skaden på vei til arbeid, heller enn på arbeidsstedet. «Skade påført på vei til eller fra arbeidsstedet er en risiko ved reiseveien, og ikke ved arbeidet», og godkjennes derfor som hovedregel ikke som yrkesskade slik det uttales i *Elektromontør* (Rt. 2000 s. 1028).

Avgjørelsene gir først og fremst eksempler på at det må gjøres konkrete vurderinger i hver enkelt sak, og betydningen av områdets utforming.

Er arbeidsstedet en del av et større område slik som et sykehus, militært anlegg el. gjelder yrkesskadedekningen i utgangspunktet kun selve bygget arbeidstakeren oppholder seg når vedkommende utfører arbeid.⁹⁹ Som hovedregel vil ikke arbeidstakeren ha yrkesskadedekning når vedkommende befinner seg utenfor dette geografisk avgrensede arbeidsstedet. Vedkommende anses da for å være på vei til eller fra arbeid, ikke «på arbeidsstedet». I *Jordhaug* (TRR-2006-3126) falt en sykepleier på en oppgravd jordhaug etter arbeidsdagens slutt, inne på sykehusområdet. I denne saken kom retten til at selv om arbeidstakeren skadet seg på et område tilhørende bedriften, måtte sykehusområdet anses som et større bedriftsområde som var åpent for publikum, der ansatte, innlagte, pårørende og allmennheten for øvrig kunne ferdes. Arbeidstakeren hadde beveget seg et stykke bort fra avdelingen hun jobbet i. Området måtte derfor anses for å ligge utenfor arbeidsgivers risikoområde, selv om det var innenfor sykehusområdet. Det ble uttalt at medlemmet «var på vei hjem fra arbeidet og ble dermed utsatt for den ordinære trafikkrisikoen som alle utsettes for etter arbeidsdagens slutt» og at hun derfor ikke hadde yrkesskadedekning. Tilsvarende argumentasjonslinje sees i *Hybelhus* (TRR-2008-2445).

Andre momenter som kan være av betydning er hvorvidt skaden fant sted «i arbeidstiden» og/eller «i arbeid». Dette styrker tilknytningen til arbeidet og gjør det mer naturlig med en risikoforskyvning. I *Stålrisk* (TRR-2001-1109) snublet en ansatt i rådhuset i trappen utenfor bygget. Retten viste til at trappen (en stålrisk) var å anse som en fysisk del av bygningen, og at hun derfor hadde ankommet arbeidsstedet da hun falt. Arbeidstakeren hadde ennå ikke startet arbeidsdagen, men retten fant at det å låse opp døren i forkant av arbeidsdagens start hadde en så nær tilknytning til arbeidet at hun måtte anses for å være både «i arbeid» og at dette fant sted «i

⁹⁹ NOU 1990: 20 s. 584.

arbeidstiden». Hun ble innrømmet yrkesskadedekning. Selv om bedriftsvilkårene er selvstendige vilkår, har de en innbyrdes sammenheng. Se også *Armbrudd* (FSN-7119) for tilsvarende argumentasjonslinje.

Vernet etter folketrygdloven vil altså kunne være intakt når arbeidstakeren skader seg i forkant av arbeidsdagens start. Vilkårene er at formålet er å begynne arbeidet til fastsatt tid, og oppmøtetidspunktet ikke avviker mer fra arbeidstidens begynnelse enn at det kan karakteriseres som å møte «i god tid» slik det uttales i *God tid* (TRR-1993-2386).

Et annet eksempel på at de resterende bedriftsvilkårene får betydning er *Matros* (TRR-2009-70). Her fikk en matros som var på vei hjem fra arbeid en kjørebom i skulderen da han snudde for å gi påtroppende matros en arbeidsrelatert beskjed. Retten presiserte at matrosen i utgangspunktet ikke hadde yrkesskadedekning i og med at han ikke lenger var om bord i fergen. Det påpekes så at bedriftsvilkårene ikke kan ses uavhengig av hverandre, og at det ordinære arbeidsstedet kan bli «utvidet geografisk når arbeidstakeren faktisk utfører arbeid for arbeidsgiver», under henvisning til *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220). Retten fant videre at bommen utgjorde et arbeidsrelatert faremoment for en matros, og at denne risikoen hadde materialisert seg ved skaden. Matrosen ble tilkjent yrkesskadedekning med den begrunnelse at han ble rammet av en yrkesmessig risiko, samt at det forelå tids-, avstands-, og formålmessig nærhet til hans arbeid. Avgjørelsen stadfester utgangspunktet fra *Gravøl* (Rt. 2004 s. 487) om at «tilknytning og nærhet» til de ordinære arbeidsoppgavene er av sentral betydning for om yrkesskadedekning foreligger. Videre kan man kanskje se på realiseringen av det arbeidsrelaterte faremomentet som et slikt «særlig forhold» som nevnes i *Installasjonsinspektør*.

Hvilke områder som faller inn under arbeidsgivers risikoområde kan utvides noe for spesielt risikoutsatte bedrifter. Eksempler på dette finner vi i *Regjeringskvartalet I* (TRR-2013-188) og *Regjeringskvartalet II* (TRR-2013-1923). I sakene var spørsmålet om ansatte som var på vei hjem etter endt arbeidsdag var yrkesskadedekket for skader som følge av terroraksjonen 22. juli 2011. Begge arbeidstakerne arbeidet i regjeringskvartalet, men befant seg noen gater unna da det smalt. Altså var de ikke i eksplosjonens umiddelbare nærhet, men likevel ikke lengre unna enn at de ble berørt. Det ble uttalt i *Regjeringskvartalet II* at det er normalt «aktuelt å anse området umiddelbart utenfor bygningen som en del av arbeidsstedet. Det er også praksis for at grensen kan trekkes noe videre for spesielt risikoutsatte bedrifter.». Det ble konstatert at ansatte som var på vei til eller fra jobb i regjeringskvartalet på skadetidspunktet måtte anses som arbeidstakere i et område med forhøyet risiko for terroranslag. Spørsmålet var hva som konkret lå innenfor regjeringskvartalet. Dette måtte avgjøres under hensyn til regelen om arbeidsgivers risiko- og ansvarsområde, og ligge innenfor «arbeidsgivers naturlige tiltakssfære» sett i forhold til den forhøyede risiko. I begge sakene kom retten til at arbeidstakerne hadde beveget seg ut av det risikoområdet som arbeidsgiver med rimelighet kunne ha kontroll over, og «blitt en del

av allmennheten». Eksplosjonen utgjorde en risiko også for allmenheten, men denne risikoen var det ikke naturlig at yrkesskadedeforsikringen skulle dekke.

I *Regjeringskvartalet I og II* ser vi noe av den samme argumentasjonen som i de ordinære sakene om skader inntruffet i nærheten av arbeidsstedet. Også her trekkes det et skille mellom bedriftens risikoområde og områder der allmennheten ferdes. I sakene om regjeringskvartalet var det imidlertid aktuelt å strekke bedriftens risikoområde noe, men likevel ikke på bekostning av formålet med, og hensynene bak, yrkesskadedekningen.

3.2.3 Ambulerende virksomhet

I det følgende behandles tilfeller der arbeidstakeren arbeider ambulant. «Ambulerende virksomhet» defineres i forarbeidene og rundskrivet til å bety «skiftende arbeidssted».¹⁰⁰ Videre gis skogsarbeid, anleggsarbeid, transport med videre som eksempler på ambulerende virksomhet, og det presiseres at yrkesskadedekningen vil gjelde der arbeidet til enhver tid foregår. Å avgjøre hvorvidt arbeidstakeren jobber helt eller delvis ambulant er nødvendig for en korrekt anvendelse av rettsreglene. Som det fremgår av praksis vil ofte arbeidstakeren hevde at vedkommende arbeider ambulant, mens retten finner at det i realiteten er tale om skiftende ambulant virksomhet.

Et tradisjonelt eksempel på at reiseveien omfattes av yrkesskadedekningen for arbeidstakere i ambulant virksomhet er *Skogsarbeider* (Rt. 1929 s. 961).¹⁰¹ Her ble en skogsarbeider sparket av hesten på vei til arbeid. Retten fant at arbeidsdagen startet allerede fra han dro hjemmefra med hesten. Bruk av hest var nødvendig for arbeidets utførelse. Retten uttalte at den nære sammenhengen mellom den skadevoldende hesten og arbeidet måtte medføre at ulykken således måtte ha tilstøtt arbeidstakeren «i bedriften», og at han således var yrkesskadedekket.

Det følger av praksis at bilen anses som arbeidssted når arbeidsoppgavene er knyttet til denne.¹⁰² Arbeidstakere som har til oppgave å transportere personer eller gods, eller andre som har bilen som arbeidssted vil kunne være dekket av trygden fra bilen tas i bruk til den settes bort. Terskelen er imidlertid høy.¹⁰³ Etter forarbeidene er det et vilkår for denne utvidede yrkesskadedekningen at arbeidstakeren er pålagt å ha bilen hjemme.¹⁰⁴ Etter praksis synes vilkåret å være noe mindre rigid. I *Anleggsformann* (TRR-2013-2713) påpekes det at

¹⁰⁰ NOU 1990: 20 s. 584 og R13-00 kommentar til ftrl. § 13-6 annet ledd.

¹⁰¹ Se også *Splint* (RG 1955 s. 228) for tilsvarende argumentasjon og resultat.

¹⁰² Se *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220) s. 229 med videre henvisninger.

¹⁰³ Se for eksempel *Avisbud* (TRR-2010-1159)

¹⁰⁴ NOU 1990: 20 s. 584.

yrkesskadedekningen for blant annet yrkessjåfører og distributører vil kunne foreligge allerede hjemmefra dersom arbeidstakeren *har en avtale med arbeidsgiver* om å ha bilen parkert hjemme. Dette er altså ikke noe som følger automatisk av at virksomheten er ambulansetjeneste, men det trenger heller ikke å være *pålagt*. Det uttales at retningslinjene ikke er bindende, men gir uttrykk for Trygderettens praksis på området. Ikke-arbeidsrelatert bruk av motorvognen faller likevel utenfor, se *Feilparkering* (FinKN-2014-438). Nemndsavgjørelsen har ikke stor rettskil-
deverdi i seg selv, men gir uttrykk for utgangspunktet om at yrkesskadedeforsikringen skal dekke *arbeidsrelaterte* skader.

En arbeidstaker som jobber ambulansetjeneste, men som har en base hvor arbeidet utføres fra, vil ikke ha yrkesskadedekning på reisen til og fra denne basen. Disse tilfellene regnes da som delvis ambulansetjeneste, selv om arbeidstakerens *arbeid* er ambulansetjeneste. Et eksempel ser vi i *Buss-sjåførsvold* (TRR-2008-1132). Her ble en bussjåfør slått ned utenfor arbeidsgivers kontorlokaler. Det var på det rene at bussjåføren ikke hadde yrkesskadedekning på vei til arbeidsstedet i sin personbil. Retten kom likevel frem til at arbeidstakeren hadde yrkesskadedekning, men med den begrunnelsen at han hadde ankommet arbeidsstedet og startet arbeidsdagen. Vurderingen ble lik den vi ser i saker der arbeidstakeren blir skadet på parkeringsplassen/arbeidsstedets nær-
område. Det går et tydelig skille mellom de tilfellene der reisen er en del av arbeidet, og der reisen kun er transport.¹⁰⁵

I noen tilfeller er arbeidstakeren som jobber ambulansetjeneste en del av en vaktordning. Det er ikke gitt at yrkesskadedekningen gjelder i hele tidsrommet arbeidstakeren stiller sin arbeidskraft til dis-
posisjon. I slike tilfeller vil det kreves tilstrekkelig tilknytning mellom skaden og arbeidet. I *Ambulansevakt* (LF-2002-10) forlot en ambulansesjåfør som var i døgnkontinuerlig bered-
skapsvakt vaktboligen for å dra til et privat middagsbesøk. Han skadet kneet på vei tilbake. Skaden ble ikke godkjent under yrkesskadedekningen. Retten uttalte at det ikke var noen «re-
levant sammenheng» mellom arbeidet og ulykken. Skaden var ikke forårsaket av en økt risiko som følge av arbeidet, men snarere et resultat av arbeidstakerens valg om å oppsøke «dagligli-
vets risiko». Det ble presisert at en ambulansearbeider vil ha yrkesskadedekning der hvor *ar-
beidet* til enhver tid foregår, altså på utrykning. Selv om selve arbeidet var ambulansetjeneste, ble ar-
beidstakeren ansett for å være i kombinert ambulansetjeneste virksomhet som følge av vaktordningen. Det ble uttalt at uhellet utenfor arbeidsstedet ikke hadde noen «naturlig eller nær sammenheng»
med arbeidssituasjonen.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Se også *Selger* (TRR-2019-3681) og *Drosjesjåfør* (FinKN-2019-767) hvor denne distinksjonen var avgjørende for rettens vurdering.

¹⁰⁶ Tilsvarende argumentasjon ser man også i andre typetilfeller, se for eksempel *Varemesse* (TRR-2011-799) og *Utenlandskonferanse* (TRR-2011-964).

De sentrale momentene fra Ambulansevakt-dommen gjenfinnes i *Fallulykke* (TRR-2009-349). Retten fant at selv om arbeidstakeren hadde døgnkontinuerlig vakt, befant arbeidstakeren seg i «den private sfære», og var dermed utenfor dekningsområdet da skaden inntraff. Her hadde en driftsleder i et parkeringsselskap 24-timers vakt, og ble skadet i boligen han oppholdt seg i da han skulle rykke ut til et parkeringsanlegg. Forskjellen fra *Ambulansevakt* er at retten presiserte at han heller ikke ville være yrkesskadedekket på vei til og fra utrykningsstedet, da det ikke var snakk om utrykking på øyeblikkelig varsel. Differansen kan kanskje sees slik at når arbeidstakeren må rykke ut øyeblikkelig, så vil reisen i større grad være en del selve arbeidet. En ambulansearbeider utfører arbeid på selve utrykningen, mens en parkeringsvakt kun benytter kjøretøyet som transportmiddel frem til dit arbeidet skal utføres. Videre vil den type utrykking som ambulansesjåfører utfører medføre en større risiko enn vanlig transport. De hensynene som fordrer yrkesskadedekning i disse tilfellene, gjør seg ikke i samme grad gjeldende når utrykningen er av den mer alminnelige sorten. Her er det heller snakk om dagliglivet risiko og den alminnelige trafikkrisiko, altså forhold som bedriften ikke er ansvarlig for. Denne risikoen kan arbeidstaker dessuten i større grad kontrollere selv.

3.2.4 Skiftende ambulansetjeneste

Arbeidstakere som jobber delvis ambulansetjeneste vil ha et fast arbeidssted, men i tillegg reise rundt og utføre arbeid andre steder. Eksempler kan være håndverkere, elektrikere, selgere ol. Det var tidligere noe usikkerhet rundt yrkesskadedekningen på slike reiser. De prinsipielle høyesterettsdommene *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220) og *Elektromontør* (Rt. 2000 s. 1028) fjernet noe av denne usikkerheten. Det uttales gjerne at rettstilstanden ble avklart.¹⁰⁷

I *Installasjonsinspektør* fant Høyesterett at ftrl. § 13-6 annet og fjerde ledd måtte forstås slik at yrkesskadedekningen ikke gjelder på vei til og fra arbeidsstedet selv når reisen finner sted i arbeidstiden, bruk av bil er nødvendig for å komme til forskjellige arbeidssteder og arbeidsgiver betaler en godtgjøring for bruk av egen bil. I saken omkom arbeidstakeren i en trafikkulykke på vei fra hjemmet til første besøk hos en kunde. Han hadde ikke vært innom arbeidsplassen, men mottok lønn, kjøregodtgjørelse og reisen fant sted i arbeidstiden. Førstvoterende slo på side 230 fast at lovens hovedregel om at «yrkesskadedekningen er begrenset til selve arbeidsstedet og reise mellom flere arbeidssteder» måtte slå igjennom. Arbeidstakeren er ikke yrkesskadedekket på reisen til og fra arbeidsstedet med mindre «særlige forhold» foreligger. Det nevnes ikke hva disse særlige forholdene kan omfatte. I dommen var det dissens 3-2, såkalt «sterk dissens». Etter annenvoterendes syn skulle ikke bedriftsvilkårene forstås som tre kumulative vilkår.¹⁰⁸ Det avgjørende måtte være at skaden skjedde «i forbindelse med arbeidet», og

¹⁰⁷ JDLOV-2016-7902.

¹⁰⁸ Sletten (2004) pkt. 3.

at dette måtte medføre yrkesskadedekning. I forarbeidene til ny folketrygdlov ble det vurdert å erstatte kriteriet «i arbeid» til «i forbindelse med arbeidet», men ordlyden ble ikke endret. Etter annenvoterendes oppfatning talte reelle hensyn – de beste grunner – for at den nære forbindelsen med arbeidet måtte anses som det sentrale ved vurderingen av om skaden var skjedd «i arbeid».

I *Elektromontør* var saksforholdet liknende, men her var det arbeidsgiver som eide bilen. Høyesterett kom også her til at yrkesskadedekning måtte avslås, men denne gang uten dissens. Det ble uttalt at «formålet med yrkesskadelovgivningen er å gi kompensasjon for den særlige risiko som anses forbundet med arbeidet. Skade påført på vei til eller fra arbeidsstedet er en risiko ved reiseveien, og ikke ved arbeidet, og godkjennes som hovedregel ikke som yrkesskade». Videre ble det presisert at bruk av arbeidsgivers bil ikke medførte noen flytting av risiko, og at trygdemyndighetenes praksis underbygger at yrkesskadedekningen ikke gjelder for reise til og fra arbeidsstedet. Utgangspunktet fra høyesterettsdommene ser i stor grad ut til å være videreført i trygderettspraksis.¹⁰⁹ Rettskildebruken er imidlertid kritisert. Ifølge Sletten «kunne Høyesterett med fordel valgt å opptre mer ubundet av forvaltningspraksis» for å unngå at domstolskontrollen innsnevres til en legalitetskontroll.¹¹⁰

Skader som inntreffer på reiseveien faller altså som hovedregel utenfor yrkesskadedekningen. Det må imidlertid gjøres en konkret vurdering i den enkelte sak. Tidspunktet for skaden, arbeidets innhold og karakter kan begrunne avvik fra overnevnte utgangspunkt. I *Hurtigbåt* (TRR-2013-1902) fikk en arbeidstaker godkjent yrkesskadedekning for en skade som inntraff på vei hjem fra møte i en annen kommune. En stor del av skadelidtes arbeidsdag gikk ut på å være tilgjengelig og utføre arbeid mens han var på reise mellom ulike arbeidssteder. Retten tok for seg vurderingene gjort i overnevnte høyesterettsdommer, samt praksis i forkant av disse. Særlig pekes det på avgjørelsen i *Politifullmektig* (TRR-1998-659). Her ble det uttalt at «når reisen utgjør en stor del av den betalte arbeidsdag, vil det oppstå en stor innskrenkning av et tidsmessig normalt dekningsområde om kjøringen faller utenfor dekningen». Det er en forskjell på reiser foretatt i arbeidshagens ytterkant, og reiser som strekker seg ut over arbeidshagen. Denne synsmåten kunne sees også i andre avgjørelser. Retten pekte i *Hurtigbåt* på at flertallet i *Installasjonsinspektør* og dommerne i *Elektromontør* naturligvis var kjent med disse vurderingene, men at praksis likevel ikke ble ansett for å være sprikende. Det ble pekt på forskjellene mellom den foreliggende saken, hvor reisen var av det lengre slaget og fant sted i hoveddelen av skadelidtes arbeidstid, og reisene til og fra jobb som var i arbeidshagens ytterkant og ikke like relatert til arbeidet. Vurderingene som ble gjort i *Politifullmektig* ble tiltrådt, og førstvoterende uttalte at

¹⁰⁹ Se for eksempel *Hjemmehjelp* (TRR-2006-3062), *Selger* (TRR-2019-3681), *Anleggsformann* (TRR-2013-2713) og *Avisbud* (TRR-2010-1152), hvor den høye terskelen tydeliggjøres.

¹¹⁰ Sletten (2004) pkt. 6.

det vil være «i strid med intensjonene om yrkesskadedekning» dersom en arbeidstaker som bruker store deler av arbeidsdagen på reise til og fra et møte med en times varighet, kun har yrkesskadedekning den ene oppdragstimen av den fulle arbeidsdagen.

Videre pekes det på at praksis har utviklet seg hva angår arbeidstakere som skader seg i forbindelse med seminarer og liknende. Etter rettens oppfatning gjør hensynene som begrunner yrkesskadedekning i disse sakene seg gjeldende også i tilfeller der arbeidstakeren bruker store deler av arbeidsdagen på reise, slik som i den foreliggende. Førstvoterende uttaler dessuten at det er «vanskelig å se hvilke hensyn med rot i yrkesskadelovgivningens intensjoner som tilsier en videre yrkesskadedekning i forbindelse med seminarer enn i den situasjonen [skadelidte] var». Han hadde en arbeidssamtale da han falt, og skaden inntraff dermed i sammenheng med arbeidet. Uhellet fant dessuten sted innenfor normal arbeidstid. Han var altså «i arbeid». Selv om han var på vei hjem, var han «ennå ikke i en situasjon der han tids- og stedsmessig var gått over i den private sfære som vanlige reiser til og fra jobb tilhører».

Hurtigbåt-kjennelsen utgjør neppe et avvik fra utgangspunktet slik det ble oppstilt i *Installasjonsinspektør* og *Elektromontør*. I førstnevnte dom uttales det at «særlige forhold» kan begrunne unntak fra utgangspunktet om at reisen til og fra arbeidet ikke omfattes av yrkesskadedekningen. *Hurtigbåt* skiller seg fra Høyesterettsdommene på flere punkter, og disse forskjellene er kanskje av den typen «særlige forhold» som det refereres til. Arbeidstakerne i dommene fra 2000-tallet var begge i arbeidstidens yttergrense, og det ordinære arbeidet var klart adskilt fra reisen. Tilknytningen til arbeidet var sterkere i *Hurtigbåt* – reisen var godt innenfor arbeidstiden, og selve innholdet i arbeidet var av en slik karakter at det kunne utføres mens arbeidstakeren reiste, noe han også gjorde.

Yrkesskadedekningen vil i utgangspunktet inkludere lunchpauser.¹¹¹ Dette utgangspunktet er imidlertid ikke uten forbehold. I *Salgshjelp* (LE-2001-1016)¹¹² ble en selger skadet i en trafikkulykke på vei til dagens siste arbeidssted. Han hadde vært hjemme for å spise lunch, og retten fant at selv om arbeidstakeren ble skadet i arbeidstiden, og han var på vei til en kunde, hadde han ikke yrkesskadedekning. Reisen måtte anses for å være en reise mellom hjemmet og arbeidsstedet, og tilfellet var dermed utenfor dekningsområdet. Det at han var på vei til en kunde i arbeidstiden endret ikke på dette, ei heller at han gjorde visse jobbrelevante oppgaver mens han spiste, at arbeidstakere har krav på matpause og at det var naturlig for han å ta lunchen hjemme. Det var ikke en «direkte og spesifikk sammenheng» mellom arbeidet og matpausen hjemme, og besøket hjemme medførte derfor et avbrudd i arbeidet. Tilsvarende argumentasjonslinje kan sees i *Lærer* (TRR-2009-73) og *Pakke* (TRR-2013-2428) hvor arbeidstakeren ikke ble

¹¹¹ NOU 1990: 20 s. 583 og R13-00 kommentar til ftrl. § 13-6 annet ledd.

¹¹² For Trykderettens tidligere behandling, se *Salgshjelp* (TRR-2000-2016),

innrømmet yrkesskadedekning for skade pådratt under utførelsen av et privat gjøremål i lunchpausen. Det må altså være tilstrekkelig med tilknytning til arbeidet for at arbeidstakeren skal ha yrkesskadedekning i lunchen.

Tolkningen fra *Salgshjelp* ble opprettholdt i *Voldtekt* (TRR-2010-242). Her ble en drosjesjåfør voldtatt av siste kunde da hun tok spisepause hjemme. Selv om skadehendelsen i stor grad framsto som et «utslag av risiko knyttet til [arbeidstakerens] arbeid som drosjesjåfør», og spisepauser i utgangspunktet faller inn under yrkesskadedekningen, hadde spisepausen *hjemme* karakter av å være et privat gjøremål. Retten fant, under henvisning til vurderingene gjort i *Salgshjelp*, at det ikke var en «direkte og spesifikk sammenheng» mellom arbeidet og matpausen hjemme, og matpausen fremsto derfor som et avbrudd i arbeidet. Retten påpekte at rettstilstanden ikke så ut til å være endret i etterkant av avgjørelsen, og at resultatet derfor måtte legges til grunn også her. Dette kan kanskje sees på som en oppfordring til trinnhøyere rettsutviklere om å endre retning. Det er imidlertid ulikheter mellom sakene som kunne begrunnet et annet resultat. I *Salgshjelp* var skaden et utslag av den alminnelige trafikkrisikoen, mens skaden i denne saken i større grad var et utslag av risikoen som følge av arbeidet. Det uttales at arbeidstakeren ville hatt yrkesskadedekning dersom hun kjørte til et serveringssted og spiste der. Arbeidstakeren hadde imidlertid nattskift, og det er begrenset hvor mange spisesteder som er åpne om natten, litt avhengig av hvor i landet man befinner seg. Det påpekes at det ikke kan forventes at arbeidstakeren spiser maten i bilen for å være yrkesskadedekket, men i realiteten er det kanskje nettopp det som forventes.

3.3 Tjenestereiser

3.3.1 Generelle utgangspunkter

Med «tjenestereise» menes her at arbeidstakeren blir pålagt å reise til et sted med en annen geografisk beliggenhet enn arbeidsplassen og hjemmet i forbindelse med arbeidet. Utgangspunktet er at man er yrkesskadedekket på «den direkte reisen» mellom hjemmet og overnattingsstedet når reiseveien er så lang at arbeidstakeren må overnatte der, eller overnatting er naturlig.¹¹³ Overnatting er altså ikke nødvendig for yrkesskadedekning. Skader som inntreffer på reisen mellom overnattingssted og arbeidssted omfattes ikke av yrkesskadedekningen. Det samme gjelder, med noen unntak, skadetilfeller som finner sted på hotellet/den midlertidige boligen. Videre vil normalt ikke avvik fra den naturlige reiseruten falle inn under yrkesskadedekningen når dette er noe den ansatte velger selv. Hvor lang reiseveien må være før den kvalifiserer til yrkesskadedekning må vurderes konkret.¹¹⁴

¹¹³ NOU 1990:20 s. 584

¹¹⁴ R13-00. Kommentaar til Ftrl § 13-6 fjerde ledd.

3.3.2 «Den direkte reisen»

I *Oslo tur* (TRR-2004-4054) stadfester retten overnevnte utgangspunkter. Her skadet arbeidstakeren seg på vei fra overnattingsstedet til møtet som var i arbeidsgivers regi. Skaden inntraff altså ikke på den «direkte reisen». Retten påpeker at reglene om yrkesskadedekning på tjenestereiser er en «videreføring av prinsippet om at en arbeidstaker ikke er yrkesskadedekket på vei til og fra arbeid», hvilket medfører at reisen mellom hotell og arbeidssted faller utenfor. I slike situasjoner utsettes arbeidstakeren for den ordinære trafikkrisiko, og ikke en risiko som følge av arbeidet. Det har ikke betydning at arbeidstakeren på skadetidspunktet mottar lønn, eller at reisen blir betalt i sin helhet av arbeidsgiver. Tilsvarende argumentasjon sees i *Hattehyll* (TRR-2004-3866). Her pekte retten på at selv om arbeidstakeren riktignok ikke hadde blitt skadet dersom hun ikke hadde foretatt tjenestereisen for arbeidsgiver, så var årsakssammenhengen for vag i sine implikasjoner til at den kunne legges til grunn til gunst for arbeidstakeren.

En tjenestereise er alltid i arbeidsgivers interesse, og arbeidstakeren vil gjerne anføre at den dermed foregikk «i arbeidsgivers regi» jf. § 13-6 (4). I *Teaterensemble* (TRR-2006-3366) ble en teateransatt skadet i en bilulykke da øvingene skulle flyttes til en by noen mil unna der ensemblet hadde bodd på hotell. Retten fant at medlemmet ikke var yrkesskadedekket, selv om bilulykken skjedde i arbeidstiden, etter arbeidsgivers instruks, kollegaene hadde faglige samtaler underveis og de fraktet utstyr. Det ble slått fast at de var på vei mellom arbeidssted og overnattingssted, og derfor var utenfor yrkesskadedekningen både etter første og fjerde ledd. Verken det at arbeidsgiveren til den teateransatte hadde gitt uttrykk for at transporten foregikk i arbeidsgivers regi, eller at flere medarbeidere kjørte sammen som følge av arbeidsgivers valg om å endre arbeidssted medførte at transporten var «organisert» av arbeidsgiver. Det blir påpekt at en bør være forsiktige med en utvidelse av virkeområdet for ftrl. § 13-6 utover det som følger av praksis, med henvisning til *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220) og *Elektromontør* (Rt. 2000 s. 1028). At transporten skjedde «i sammenheng med arbeidet» var heller ikke tilstrekkelig for dekning.¹¹⁵ Dette var etter rettens mening noe som kan sies om all transport til og fra jobb. Den arbeidsrelaterte samtalen medførte heller ikke at arbeidstakerne var «i arbeid».

Iblant starter arbeidstakeren arbeidsdagen på overnattingsstedet før vedkommende blir skadet på reisen videre til arbeidsstedet. Disse tilfellene har likhetstrekk med «hjemmekontor-sakene», der arbeidstakeren blir skadet på vei fra hjemmekontor til ordinært arbeidssted. Spørsmålet i her er ikke om skaden inntreffer på den «direkte reisen», men om hjemmekontoret skal anses for å være dagens første arbeidssted. I så fall vil arbeidstakeren anses for å være på reise mellom arbeidssteder, med tilhørende yrkesskadedekning. I *Internettilkobling* (TRR-2014-2781) ble en kvinne på utenlandsreise skadet på vei fra hotellet til produksjonsbedriften hun skulle arbeide.

¹¹⁵ Liknende argumentasjonslinje kan sees i *Dekkeeksplosjon* (TRR-2007-3053).

Hun anførte at hun var yrkesskadedekket da hun ble skadet, i og med at hun hadde startet arbeidsdagen allerede på hotellet, hvor det var både internettilkobling og mobildekning. Retten uttalte at slike fasiliteter ikke er uvanlige på hoteller, og at «det kan foregå en viss forberedelse til dagens arbeid der, uten at det dermed er grunnlag for å anse hotellet som første arbeidssted i relasjon til bestemmelsene om yrkesskadedekning». Det kreves altså arbeid av et visst omfang for at hotellet skal anses som første arbeidssted med tilhørende yrkesskadedekning på reisen videre. Tilsvarende argumentasjon sees i *Usynlig trappetrinn* (TRR-2015-1926) hvor det presiseres at nødvendigheten og omfanget av forberedelsene samt tilknytningen til arbeidet er sentralt for hvorvidt yrkesskadedekning foreligger.

Tilknytning mellom arbeidet og skadehendelsen er et sentralt moment i vurderingene som gjøres. I *Tjenestereise* (TRR-2001-5076) ble en mann skadet på vei fra hotellet til leverandørens kontor. Samtaler om forretningsavtalen skadelidte var der for å følge opp startet allerede i bilen, før skaden inntraff. Retten fant at arbeidstakeren hadde yrkesskadedekning i og med at arbeidet allerede var påbegynt, og at «transporten hadde en slik direkte tilknytning til [arbeidstakerens] oppdrag at hans aktuelle arbeid må anses påbegynt da skadetilfellet inntraff». Her ser vi et tydelig eksempel på en dreining av fokus vekk fra «på arbeidsstedet» til «i arbeid». Den arbeidsrelaterte samtalen utgjorde et «særlig forhold» som styrket tilknytningen til arbeid og medførte yrkesskadedekning.

Avgjørelsen avviker fra *Teaterensemble* (TRR-2006-3366), hvor faglige samtaler i bilen ikke var tilstrekkelig til å innrømme yrkesskadedekning. Det er mulig at samtalen arbeidstakeren i *Tjenestereise* hadde var av større faglig karakter, da han var i utlandet nettopp for å ha denne typen samtaler med leverandøren som hentet han i bilen. I *Teaterensemble* kan praten ha vært mindre formell, slik kollegaer på vei til en destinasjon ofte vil prate litt om løst og fast, herunder også om faglige temaer. Graden av tilknytning til arbeidet var dermed sterkere i *Tjenestereise* enn i *Teaterensemble*, hvilket kan ha medført et endret vurderingstema. Som uttalt i Gravøl (Rt. 2004 s. 487) «må man se det slik at arbeidsstedet er flyttet dit arbeidet foregår» når en arbeidstaker utfører arbeid utenfor sitt ordinære arbeidssted.¹¹⁶

Et spørsmål som iblant kommer for retten, er om en endring av reisevei utført av arbeidstaker medfører at tilknytningen til arbeidet blir svakere, og at yrkesskadedekningen faller bort. I *Etterutdanning* (TRR-2009-539) falt en mann på togstasjonen på vei hjem fra et kurs han hadde deltatt på som ledd i sin videreutdanning. Han hadde overnattet på kursstedet, og valgte å ta et senere tog hjem enn det første mulige. Retten presiserte at «dersom arbeidstaker i egen interesse velger en annen reiserute enn den som naturlig knytter seg til arbeidet, er det mindre grunn til

¹¹⁶ Se også Koffert (FinKN-2021-99) som tydeliggjør at hvorvidt arbeidstakeren er «i arbeid» har betydning for om det er naturlig med en risikoforskyvning.

å akseptere yrkesskadedekning». I slike situasjoner blir tilknytningen til arbeid svakere og arbeidstakers handlefrihet blir mer fremtredende, hvilket reduserer behovet for yrkesskadedekning. For spørsmålet om arbeidstakeren i den konkrete saken hadde yrkesskadedekning, fant retten at den viktigste rettskilden måtte bli hensynet bak reglene om yrkesskade. Det ble antatt at begrunnelsen for unntaksregelen om yrkesskadedekning på reise mellom hjem og overnattingssted var at «en reise som er så lang at den krever overnatting, utgjør en økt risiko for arbeidstaker sammenliknet med vedkommendes ordinære arbeidsreise». Når arbeidstaker utsettes for slik økt risiko i arbeidsgivers interesse er det dermed naturlig at vedkommende også har yrkesskadedekning. I saken kom retten til at arbeidstakeren var yrkesskadedekket da han falt, og at det å utsette hjemreisen istedenfor å ta nattoget ikke utgjorde noen økt risiko. Det må altså gjøres en avveining der graden av tilknytning til arbeidet og arbeidstakers handlefrihet sees opp mot den økte risikoen arbeidstaker utsettes for i arbeidsgivers interesse.

3.3.3 «Overnatting er naturlig»

Et sentralt spørsmål er hvor lang reiseveien må være for å medføre yrkesskadedekning når tjenestereisen ikke medfører overnatting. Man kan også se på det som et spørsmål om hva som ligger i det alternative vilkåret om at «overnatting er naturlig». Et slikt tilfelle ble behandlet i *Politifullmektig* (TRR-1998-659), hvor spørsmålet var om reisen ble foretatt «i arbeidsgivers regi». Arbeidstakeren ble skadet i sin private bil på vei fra hjemmet til et rettsmøte. Bakgrunnen for bruken av privatbil var at alle tjenestebilene var opptatt. Her var avstanden arbeidstakeren måtte reise på 200 km, hvilket etter Trygderettens oppfatning måtte få avgjørende betydning. Det ble uttalt at når reisetiden «utgjør en stor del av den betalte arbeidsdag, vil det oppstå en stor innskrenkning av et tidsmessig normalt dekningsområde om kjøringen faller utenfor yrkesskadedekningen.». Etter rettens oppfatning var den en vesentlig forskjell på denne typen reiser og de som er «ment foretatt i arbeidstidens ytterkant».

Avgjørelsen er et av få tilfeller hvor unntaket i § 13-6 (4) kommer til anvendelse. Retten påpeker at selv om kjøregodtgjørelse og betalt reisetid ikke er tilstrekkelig for at det skal foreligge yrkesskadedekning, var en slik forsterket arbeidstilknytning heller ikke diskvalifiserende elementer. Retten fant dessuten at avstanden på 200 km måtte ha avgjørende betydning for om oppholdet i bilen skulle anses for å være «i arbeidsgivers regi». Etter en helhetsvurdering, der hovedvekten ble lagt på reisens lengde, kom retten til at kjøringen hadde foregått «i arbeidsgivers regi».

Ved behandlingen i *Politifullmektig* ble det fastslått at en reisevei på 200 km kan danne grunnlag for yrkesskadedekning. I *Forkynner* (TRR-2001-1921) ble en forkynner utsatt for en bilulykke på vei hjem fra et møtested 85 km unna. Under henvisning til de 200 km i *Politifullmektig* ble det påpekt at avstanden i den foreliggende sak var vesentlig kortere, og utgjorde en

«betydelig mindre del av arbeidsdagen». Reisen kunne derfor ikke vurderes på samme måte som i *Politifullmektig*, og forkynneren ble ikke tilkjent yrkesskadedekning. Det ble også vektlagt at han hadde ett døgn fri før neste møte, da han valgte å dra hjem. Dette kan ha innvirket på den samlede vurderingen, da det av denne grunn alene neppe ville vært naturlig å anse han som yrkesskadedekket.

Både i *Politifullmektig* og *Forkynner* er det gjort konkrete vurderinger, og selv om avstandene på 200 km/85 km kan antyde yttergrensene av dekningsområdet, er det neppe tale om absolutte vilkår. Det vil være nærliggende å se avstanden i sammenheng med uttalelsen i forarbeidene og rundskrivet om at overnatting må være «naturlig» for at reisen skal medføre yrkesskadedekning. I *Politifullmektig* kan man argumentere for at overnatting ville vært nettopp det, mens det samme ikke kan sies om *Forkynner*. I denne sammenheng må man dessuten vurdere hvor stor del av arbeidsdagen reisen utgjør.

At tjenestereisen gjør det naturlig eller nødvendig med overnatting, medfører i utgangspunktet bare yrkesskadedekning på den direkte reisen. Arbeidstakeren vil dessuten ha yrkesskadedekning på reisen mellom arbeidssteder og på arbeidsstedet, men ikke på overnattingsstedet. Det skiller mellom arbeidstid og hviletid, se for eksempel *Reiseleder* (TRR-2008-453). Her skadet en bussjåfør/reiseleder seg under overnatting på hotell i forbindelse med en gruppereise. Retten fant det klart at han ikke var heldøgns yrkesskadedekket. Det hadde ikke oppstått noen særlig situasjon som tilsa at han var i arbeid på skadetidspunktet. Tilsvarende argumentasjon kan sees i *Leirskole* (TRR- 2018-492). Et sjeldent unntak fra denne hovedregelen finner vi imidlertid i *Hotellbrann* (Trygderettens upubliserte ankesak TRR-1988-459) der det ble gitt yrkesskadedekning i forbindelse med en hotellbrann. Kjennelsen er senere blitt tolket slik at det er en forutsetning for yrkesskadedekning på overnattingsstedet – det midlertidige hjemmet – at ulykkeshendelsen skyldes forhold som arbeidstakeren ikke har kontroll over.¹¹⁷

3.4 Voldshendelser på reiseveien

Iblant blir arbeidstakeren utsatt for en voldshendelse på vei til eller fra jobb. Spørsmålet i disse sakene, som ellers, er først og fremst om bedriftsvilkårene er oppfylt. Dersom de er det, har arbeidstakeren i utgangspunktet yrkesskadedekning. Vurderingstemaet blir så om vedkommende har «bragt seg selv over i den private sfære», slik det ble vurdert i *Pågrepelse* (Rt. 2006 s. 1129). Arbeidstakeren har imidlertid i utgangspunktet ikke yrkesskadedekning på reisen til og fra arbeid. Som det fremgår av NAVs rundskriv vil overfall og angrep før og etter arbeidstiden likevel kunne omfattes av yrkesskadedekningen når de har tilstrekkelig tilknytning til arbeidet.

¹¹⁷ Se *Leirskole* (TRR-2018-492) og *Stolrøveri* (FinKN-2012-561) hvor unntaket ikke kom til anvendelse.

I *Pågripelse* ble arbeidstakeren forsøkt stoppet av politiet på vei til arbeidsstedet. Politiet oppnådde imidlertid ikke kontakt før senere, da de oppsøkte han på hans kontor. Saken dreide seg altså ikke om en arbeidstaker som ble skadet på reise, men vurderingene gjort i dommen gir innsikt i et sentralt vurderingstema også for reisesakene. På kontoret skadet arbeidstakeren kneet under promilletesten politiet ville utføre. Førstvoterende avviser at det følger av ordlyden i ftrl. § 13-6 (2) at det må foreligge en «tilstrekkelig tilknytning». Under henvisning til forarbeidene¹¹⁸ blir det påpekt at hva som faller inn under ordlyden i «arbeid» ikke praktiseres strengt, og at et overfall vil kunne falle inn under yrkesskadedekningen, mens en slåsskamp ikke vil det. Begrunnelsen for denne distinksjonen er at en slåsskamp er noe man er en aktiv deltaker i, og vil ha en mer privat karakter enn et overfall man uforvarende blir utsatt for mens man er «i arbeid, på arbeidsstedet, i arbeidstiden». Tilsvarende vil en arbeidstaker som blir skadet mens han hjelper en arbeidskamerat med noe han ikke har ansvaret for, anses for å være yrkesskadedekket.¹¹⁹ Førstvoterende konkluderer med at det ikke er et vilkår for yrkesskadedekning at skaden har en sammenheng med arbeidet, når bedriftsvilkårene ellers er oppfylt. Skaden kan imidlertid falle utenfor dekningsområdet «dersom den er inntrådt under utførelsen av arbeid hovedsakelig i egen interesse, eller i andre spesielle situasjoner hvor den skadede ved sin opptreden må anses å ha bragt seg over i den private sfære». Arbeidstakeren i saken ble funnet å ha yrkesskadedekning på skadetidspunktet.¹²⁰

Når bedriftsvilkårene ikke er oppfylt, slik de i utgangspunktet ikke vil være på reise, endres vurderingstemaet noe. I disse sakene kreves det en kvalifisert form for tilknytning mellom skaden og arbeidet. I *Restaurantansatt II* (LB-2016-162903)¹²¹ ble en restaurantansatt overfalt av en narkoman på vei hjem etter arbeidstid. Overfallet hadde en nær sammenheng med en konfrontasjon med narkomane i restauranten tidligere på dagen, og hendelsen var omfattet av yrkesskadedekningen. Førstvoterende presiserer at skadehendelser som skjer utenfor arbeidsplassen og utenom ordinær arbeidstid kan omfattes av yrkesskadedekningen dersom de har en «tilstrekkelig sammenheng med arbeidet». I *Pågripelse* ble det avvist at skaden måtte ha en «tilstrekkelig tilknytning» til arbeidet for å være omfattet av yrkesskadedekningen, men her var også bedriftsvilkårene oppfylt.

Heller ikke i *Sporveisansatt* (TRR-2001-4122) var bedriftsvilkårene oppfylt. Arbeidstakeren anførte at hun likevel måtte være yrkesskadedekket, da overfallet hadde en sammenheng med arbeidet. Hun bar uniform og befant seg på et område eid av arbeidsgiver. Etter rettens

¹¹⁸ NOU 1990:20 s. 583-584.

¹¹⁹ Slik man ser et eksempel på i *Løfteoperasjon* (FinKN-2019-768).

¹²⁰ Se også *Bilvask* (FinKN-2021-104), *Søppelplukker* (FinKN-2021-635) og *Angrep* (FinKN-2016-298) for tilsvarende argumentasjonslinje.

¹²¹ Se *Restaurantansatt I* (TRR-2016-3097) for Trygderettens behandling.

oppfatning var det imidlertid ikke en «klar sammenheng mellom skadetilfellet og vedkommendes arbeid, med den særskilte risiko dette måtte innebære». Yrkesskadedekning ble derfor avslått. Videre ble det anført av skadelidte at transporten var «i arbeidsgivers regi» etter § 13-6. Retten uttalte at slik rutegående transport ikke kunne anses for å være i «arbeidsgivers regi», da denne transportmåten er offentlig og tilgjengelig for alle. Det foreligger ikke noen risikoforskyvning fra arbeidstaker til arbeidsgiver i disse tilfellene, da risikoen en møter vil være den alminnelige trafikkrisiko, og ikke en risiko i sammenheng med arbeidet. I avgjørelsen ble det presisert at dette utgangspunktet gjelder også når arbeidstakeren er ansatt i selskapet som eier og driver transportfirmaet. Det faktum at kollektivtrafikken er tilgjengelig og åpen for alle endres ikke av at skadelidte var ansatt der.

Det er ikke et vilkår for yrkesskadedekning at skaden skyldes en særlig risiko i det aktuelle yrket, men det kreves tilstrekkelig med tilknytning til arbeidet. I *Rundkjøring* (FKN-2010-294) fant Nemnda at forsikrede hadde yrkesskadedekning selv om bedriftsvilkårene ikke var oppfylt, og selv om risikoen som materialiserte seg ikke var som følge av en særlig risiko ved yrket. Under henvisning til NAVs rundskriv ble det presisert at også skader som finner sted utenfor arbeidstiden kan være dekket, «dersom hendelsen skyldes forhold med tilknytning til arbeidet». Her ble en bussjåfør overfalt på vei hjem fra arbeid som følge av en konfrontasjon som fant sted i arbeidstiden. Etter nemndas oppfatning var overfallet en «umiddelbar følge» av hendelsen i arbeidstiden, med tilhørende yrkesskadedekning. Dette til tross for at overfall ikke er en naturlig risiko som følge av arbeidet som bussjåfør. Se også *Bussjåfør vold* (TRR-2008-1132)

3.5 Seminar

Iblant blir arbeidstakerne invitert til/pålagt å være med på mer eller mindre faglige seminarer utenfor alminnelig arbeidssted og arbeidstid. Hvorvidt arbeidstakeren har yrkesskadedekning på slike samlinger, er blitt behandlet av Høyesterett i flere avgjørelser.

Hvorvidt det er «tilknytning og nærhet» mellom skadehendelsen og arbeidet er av sentral betydning. I *Gravøl* (Rt. 2004 s. 487) ble en av de ansatte påført en skade i forbindelse med en sosial utflukt med forsikringsselskapet hun jobbet i. Det var et visst sosialt press på å delta på det som kunne karakteriseres som en avskjedsfest. Her fremhevet Høyesterett at bedriftsvilkårene ikke er skarpt avgrensede, og at yrkesskadedekning etter praksis innrømmes i noe videre utstrekning enn ordlyden gir anvisning på. Førstvoterende kom med sin prinsipielle uttalelse om at dersom arbeidstakeren er «utenfor sitt ordinære arbeidssted og likevel anses for å være 'i arbeid', må man se det slik at arbeidsstedet er flyttet dit arbeidet foregår». At det er av sentral betydning hvorvidt utflukten kan sies å ha vært i «arbeidsgivers interesse» avvises. Det viktigste kriterium for å avgjøre hvorvidt arbeidstakeren har yrkesskadedekning på skadetidspunktet var

etter rettens oppfatning hvorvidt det forelå «tilknytning og nærhet» mellom aktiviteten og de ordinære arbeidsoppgavene.

I den konkrete saken fant Høyesterett at selv om skaden inntraff innenfor normal arbeidstid, var arbeidstakeren verken «i arbeid» eller «på arbeidsstedet». Utflukten var blottet for faglige innslag og uten forbindelse med arbeidstakerens arbeidssituasjon, og yrkesskadedekning ble ikke tilkjent. Det var ikke tilstrekkelig «tilknytning og nærhet» mellom det inntrufne og arbeidstakerens ordinære arbeidsoppgaver, og en utvidelse av yrkesskadedekningen til å gjelde denne typen sosiale arrangementer ville harmonisere dårlig med lovens ordlyd, forarbeidene, formålet med yrkesskadedekningen og praksis.

Uttalelsene er fulgt opp i senere praksis, blant annet i *Snøscooterulykke* (TRR-2010-27). Her fant imidlertid retten at arbeidstakeren hadde yrkesskadedekning. Opplegget hadde et «faglig og fremtidsrettet fokus», hvilket bidro til å styrke tilknytningen til det ordinære arbeidet.¹²²

Om aktiviteten foregår «i arbeidstiden» har mindre betydning, men kan i likhet med hvem som organiserer og betaler for aktiviteten styrke vekten av andre argumenter. I *Akeulykke* (Rt. 2014 s. 513) ble en arbeidstaker skadet under en akeulykke i forbindelse med et faglig seminar i regi av arbeidsgiveren. Deltakelse var forventet, men ikke obligatorisk. Arbeidsgiver betalte og arrangerte aktiviteten, som hadde teambygging som formål. Høyesterett påpekte at dersom arbeidsgiver pålegger arbeidstakeren å delta på en aktivitet, må den som hovedregel anses for å falle inn under yrkesskadedekningen. Det samme må aktiviteter som ikke er obligatoriske, men som det er forventet at arbeidstakeren deltar på, når aktiviteten har en «nær tilknytning» til det ordinære arbeidet. I den konkrete saken fant retten at formålet med akingen, nemlig teambygging, medførte tilstrekkelig nærhet. Videre talte formålet bak yrkesskadedekningen for at arbeidstakeren hadde yrkesskadedekning på en aktivitet med en risiko som arbeidstakeren i liten grad kunne styre selv. At deltakelse var forventet av arbeidsgiver og aktiviteten en integrert del av det faglige programmet ble vektlagt.¹²³ Førstvoterende uttaler i avsnitt 28, under henvisning til *Gravøl* (Rt. 2004 s. 487), at det skal gjøres en «samlet vurdering» av bedriftsvilkårene. Dette synspunktet er blitt kritisert i teorien.¹²⁴ At vilkårene om «i arbeidstiden, på arbeidsstedet» som regel vil være oppfylt når arbeidstakeren er «i arbeid» innebærer ikke etter Thorsons oppfatning at bedriftsvilkårene kan slås sammen til en slags helhetsvurdering.

¹²² Se også *RIB-båt* (LH-2008-192629), *Julebord* (FSN-5932), *Curling* (TRR-2010-1333) og *Minnemarkering* (TRR-2012-2107) for tilsvarende argumentasjonslinje.

¹²³ Tilsvarende vurderinger gjøres blant annet i *Zipline* (TRR-2019-3334) og *Klatrepark* (TRR-2016-942).

¹²⁴ Thorson (2014) s. 11-12.

Lunchpauser er i utgangspunktet omfattet av yrkesskadedekningen, også på seminarer. Det kreves imidlertid en viss arbeidstilknytning. I *Frisk luft* (FinKN-2013-318) ble forsikrede skadet under en spasertur på offentlig vei utenfor hotellets område, under en pause fra sine arbeidsoppgaver. Flertallet uttaler at «når tilknytningen til det ordinære arbeidet er så sterk som her, [blir det] for subtilt å trekke grensen for arbeidsstedet til hotellets område.». Yrkesskadedekning ble tilkjent. Retten påpekte at faktum var annerledes enn i *Utenlandskonferanse* (TRR-2011-964) og *Varemesse* (TRR-2011-799). Her ble ikke arbeidstakerne ansett for å ha yrkesskadedekning i lunchpausen de tok utenfor seminarområdet. I disse sakene fant retten at det var arbeidstaker som valgte å bevege seg utenfor seminarområdet, og dermed var nærmest til å bære risikoen for skader som oppsto der. Det kan imidlertid settes spørsmålstegn ved hvor forskjellig faktum egentlig var, og om differansen var stor nok til å begrunne ulik yrkesskadedekning.

3.6 Hjemmekontor

Dagens IT-løsninger gir stor tilgjengelighet og valgfrihet når det gjelder hvor arbeidet utføres, og mange arbeidstakere vil kunne utføre hele eller deler av arbeidet hjemmefra. Denne muligheten reiser en del særlige problemstillinger. Her er fokuset på hvorvidt arbeidstakeren har yrkesskadedekning når vedkommende har påbegynt arbeidet i hjemmet, for så å bli skadet på reisen til sin ordinære arbeidsplass. I slike tilfeller kan reisen fra hjemmet til den ordinære arbeidsplassen sees som en reise mellom to arbeidsplasser, istedenfor en reise fra hjemmet til arbeidsplassen.¹²⁵ Førstnevnte medfører yrkesskadedekning, sistnevnte gjør ikke det. Det må skilles mellom arbeid og fritid, og arbeidstakeren kan ikke regne med å ha yrkesskadedekning i pausene på hjemmekontoret.¹²⁶ Hjemmekontorforskriften legger visse føringer for arbeid på hjemmekontor, men disse er hovedsakelig arbeidsrettslige.¹²⁷

Utgangspunktet etter *Frihet* (TRR-1999-3756) var at arbeid i hjemmet måtte være «nødvendig og naturlig» ut fra arbeidet sin art, dersom den påfølgende reisen skulle omfattes av yrkesskadedekningen. Dette kriteriet ble i dommen tolket relativt strengt. Det var ikke tilstrekkelig at arbeidstakeren *valgte* å arbeide hjemmefra. Trygderetten var her satt med fem medlemmer, hvilket gir kjennelsen større rettskildeværdi enn de ordinære avgjørelsene.

Hvorvidt arbeidsplassen i hjemmet er en formalisert ordning har betydning. Retten påpekte i *Semitrailer* (TRR-2012-1654) til at det ikke er uvanlig at det gjennomføres visse forberedelser hjemme. Hvorvidt disse forberedelsene skal danne grunnlag for å si at man har arbeidet på

¹²⁵ Se *Sykkelvelt* (TRR-2017-356).

¹²⁶ R-13-00 Kommentar til ftrl. § 13-6 (2)

¹²⁷ Forskrift om arbeid som utføres i arbeidstakers hjem (hjemmekontorforskriften) og forskrift om endring i forskrift om arbeid som utføres i arbeidstakers hjem.

hjemmekontor med medfølgende yrkesskadedekning, avhenger imidlertid av om hjemmet har «preg av å være et opprettet hjemmekontor». Det er ikke tilstrekkelig at arbeidstakeren bestemmer seg for å arbeide hjemmefra en dag, det må være en mer formalisert ordning. Arbeidstakeren ble ikke ansett for å være yrkesskadedekket. Resultatet ble motsatt i *Feriebolig* (TRR-2016-2977). Her var forberedelsene på hjemmekontoret dessuten en *forutsetning* for møtet hun var på vei til da hun ble skadet. Retten fant saken tvilsom, men kom til at arbeidet på hjemmekontoret medførte yrkesskadedekning på reisen. Det ble lagt avgjørende vekt på at arbeidstakeren hadde hatt «et integrert hjemmekontor under utførelsen av sitt arbeid, og at dette er bekreftet tilrettelagt fra arbeidsgivers side». Hjemmekontoret var «naturlig og nødvendig».¹²⁸

At det gjøres visse forberedelser hjemme er altså ikke nødvendigvis tilstrekkelig til at hjemmet anses for et hjemmekontor med tilhørende yrkesskadedekning. I *Sykkelvelt* (TRR-2017-356) blir det påpekt at selv om det stadig er mer vanlig at arbeidstakere jobber hjemmefra, har Trygderetten bare unntaksvis godtatt hjemmet som en arbeidsplass, og at det er en del av en lovgiveroppgave å ta stilling til avgrensningsspørsmålene. Dersom det at arbeidstakeren sjekker epost og liknende hjemme skulle medføre yrkesskadedekning, ville dette medføre en «veldig utvidelse» av ordningen. I den konkrete saken var det praktiske hensyn som gjorde at arbeidstakeren startet arbeidet hjemme. Arbeidet kunne like gjerne vært utført på arbeidsplassen, og heller ikke tidshensyn talte for at de burde utføres hjemme. Retten fant at det ikke var «naturlig og nødvendig ut fra arbeidets art» å starte arbeidet hjemme, og arbeidstakeren ble ikke ansett for å ha yrkesskadedekning da hun ble skadet på vei til sin ordinære arbeidsplass.¹²⁹

I *Takstmann* (TRR-2020-1194) forelå en formalisert avtale med arbeidsgiver om både fast arbeidssted og hjemmekontor. Dette var imidlertid ikke tilstrekkelig til at retten anså arbeidstakeren som yrkesskadedekket som følge av påbegynt arbeid i hjemmet. Terskelen er altså relativt høy. Det uttales i *Salgshjelp* (LE-2001-1016) at selv om det er naturlig å ta lunchpausen hjemme, og at man samtidig sjekker mail, medfører ikke dette nødvendigvis yrkesskadedekning som følge av arbeid på hjemmekontor. Her går det dessuten frem at også *formålet* med oppholdet i hjemmet kan ha betydning.

Den restriktive linjen fra *Frihet* (TRR-1999-3756) er altså videreført, og avgjørelsen henvises til over 20 år senere. Som det påpekes iblant annet *Takstmann* (TRR-2020-1194) har det imidlertid skjedd en betydelig samfunnsutvikling siden den gang, og hjemmekontor er nå relativt vanlig. Ftrl. § 13-6 annet og fjerde ledd er ikke i samsvar med utviklingen. Utgangspunktet er at arbeidstakeren ikke har yrkesskadedekning på hjemmekontoret. Som det blir påpekt i flere av avgjørelsene, er det en lovgiveroppgave å endre dette utgangspunktet. I forbindelse med

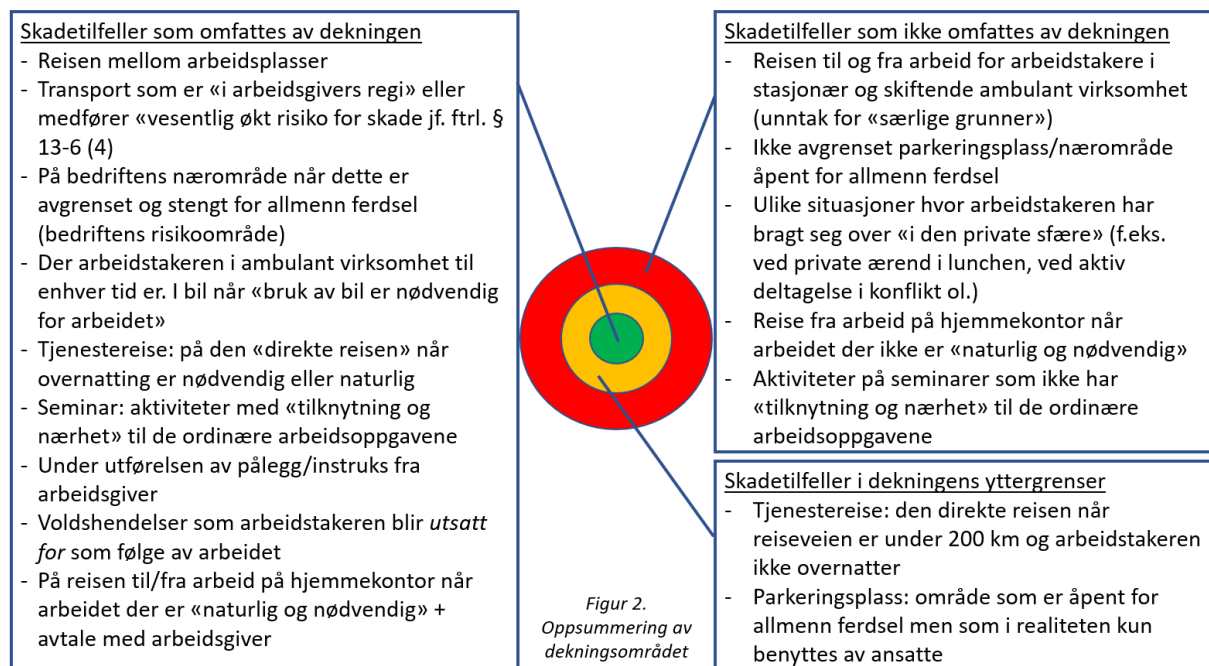
¹²⁸ Tilsvarende i *Rederiinspektør* (TRR-2002-2508).

¹²⁹ Tilsvarende argumentasjon sees i *Sykkelulykke* (TRR-2010-1298) og *Lærer* (TRR-2009-73).

pandemien ble det gitt retningslinjer om at yrkesskadedekningen skulle omfatte skader på hjemmekontor. Dette ser ikke ut til å være videreført.

3.7 Sammenfatning kapittel 3

Jeg har forsøkt å gi en oppsummering av hovedpunktene i yrkesskadedekningen gjennom en figur. Reguleringen er imidlertid kompleks, og fremstillingen er en forenkling. Inspirasjon til figuren er hentet fra Lasse Jostad.¹³⁰



Figuren gir en veiledende oversikt over yrkesskadedekningen, men kun på et overfladisk nivå. Som vist over i kapittelet har tilknytning mellom arbeidet og skadetilfellet ofte avgjørende betydning, men dette kommer ikke like tydelig frem i en slik oversikt. Figuren kan likevel anvendes som en veiviser ved at den peker leseren i riktig retning. En oppsummering av et så mange-fasettert rettskildetilbilde vil medføre at nyanser går tapt. Om det er hensiktsmessig med en så kompleks regulering drøftes i kapittel 5.

¹³⁰ Jostad (2018) s. 37.

4 Komparativt perspektiv

Historisk og kulturelt er det tette bånd mellom de skandinaviske landene, og det er i mange sammenhenger naturlig å sammenlikne Norge med både Sverige og Danmark. For å gi perspektiv til analysen av de norske reglene har jeg derfor valgt å undersøke hvordan temaet reguleres hos våre skandinaviske naboer. Av plasshensyn vil jeg imidlertid nøye meg med å redegjøre for noen generelle utgangspunkter.

4.1 Danmark

Den primære dekningen av yrkesskader i Danmark er gjennom en lovpålagt forsikringsordning, jf. Arbejdssikringsloven (ASL) § 48 (1). Loven har som formål å yte erstatning og godtgjørelse til skadede eller deres etterlatte ved arbeidsskade, jf. § 1 (1). Arbeidsgiveren oppfyller sin sikringsplikt ved å tegne forsikring i et forsikringsselskap (for følgene av arbeidsulykker) og tilslutte seg Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomsikring (for følgene av arbeidssykdommer).¹³¹ Ansvar er objektivt, og således ikke avhengig av utvist uforsvarlig adferd fra arbeidsgivers side.¹³² Videre kan arbeidstakeren søke ordinær erstatning for skader som ikke dekkes av yrkesforsikringsordningen. Dette fordrer imidlertid at det finnes en ansvarlig skadevolder, jf. Erstatningsansvarsloven § 1. Fra lovgivers side er det ønskelig at reglene om yrkesskader er den primære kompensasjonsordningen for yrkesskader, og arbeidsskadebegrepet ble utvidet nettopp for å redusere behovet for ordinære erstatningskrav.¹³³ Erstatningsansvarsloven skal supplere dekningen etter arbeidsskadesikringsloven, og samme tap skal bare dekkes én gang.¹³⁴

Etter ASL § 5 må arbeidsskaden være en «følge af arbejdet, eller de forhold, det er foregået under». Det kreves altså en tilknytning til arbeidet for at arbeidstakeren skal kunne kreve skaden dekket gjennom yrkesskedeforsikringen.

Også i Danmark faller reisen til og fra arbeidsstedet i utgangspunktet utenfor yrkesskadedekningen. Utgangspunktet er at dekningen inntreffer når arbeidstaker ankommer arbeidsplassen, og opphører når han eller hun forlater den.¹³⁵ Unntak fra dette utgangspunktet er forskriftsfestet i Bekentgørelse om arbeidsskadesikring under befordring til og fra arbejde (AUB) med hjemmel i ASL § 4 (3). Forskriften stadfester utgangspunktet i § 1, før det gis en opplisting av veiledende momenter til vurderingen av om arbeidstakeren likevel har yrkesskadedekning på reisen til og fra arbeid i §§ 3 og 4. Etter forskriftens § 3 er for eksempel skader som oppstår «under

¹³¹ Hansen. Lovkommentar (stjernenote) til Lovbekentgørelse 2020-03-31 nr. 376 om arbeidsskadesikring.

¹³² Ibid. Lovkommentar nr. 2

¹³³ Eyben (2019) s. 431.

¹³⁴ Baade (2017) s. 17

¹³⁵ Eyben (2019) s. 428.

befordring til og fra arbejde» dekket av yrkesskedeforsikringen, når befordringen (reisen) etter en konkret vurdering må anses «som et ledd i arbeidet» eller etter en konkret vurdering vurderes å være «i virksomhetens interesse». Om arbeidsgiveren også «tilretteligger og råder over» selve befordringen er det et forhold som taler for dekning. Videre gis det i § 4 eksempler på reiser som faller inn under dekningen – slik som tjenestereiser, ærend i arbeidsgivers tjeneste på vei til eller fra jobb, reiser mellom kunder, mv. Yrkesskadedekningen på reiser ser ut fra de opplistede typetilfellene ut til å være samsvarende med den norske.

Rettspraksis gir ytterligere veiledning. At reisen til og fra arbeid i utgangspunktet faller utenfor yrkesskadedekningen stadfestes blant annet i *Sundhedsassistentvikar* (U.2021.1951 H) og *Ferieafløser* (Principafgørelse U-7-89).¹³⁶ Dette gjelder selv om arbeidstakeren mottar kjøregodtgjørelse, at transporten etter avtale med arbeidsgiver inngår i arbeidstiden og at det å eie bil er et krav for stillingen. Domsresultatene har likhetstrekk med de i de norske Høyesterettsavgjørelsene fra 2000-tallet.

At tilknytningen til arbeidet er av stor betydning, går klart frem av *Samkørsel* (Ankestyrelsens principmeddelelse 1-22). Der uttales det at en skade som skjer på vei til eller fra et kurs ikke er omfattet av ASL.¹³⁷ Dette er begrunnet i at arbeidsgiveren ikke har noen innflytelse på forholdene reisen foregår under, og at slike skader «ikke skyldes arbeidet eller de forhold, hvorunder dette foregår». I noen tilfeller er imidlertid reisen mellom arbeidstakeren hjem og kursstedet «overvejende i arbeidsgiverens interesse», og reisen kan falle inn under yrkesskadedekningen. I saken hadde arbeidsgiveren bestemt at flere ansatte skulle samkjøre. Dette medførte en økonomisk besparelse for arbeidsgiveren. Samkjøringen var ikke i skadelidtes interesse, da han fikk vesentlig lengre reisevei. Arbeidstakeren ble derfor ansett for å ha yrkesskadedekning på reisen.

Arbeidsgiveren bærer i utgangspunktet risikoen for skader som tilkommer den ansatte i forbindelse med arbeidet. Det har formodningen for seg at ulykker som inntreffer på arbeidsplassen «skyldes arbeidet eller arbeidsforholdene – også selv om den ikke har nogen forbindelse med de arbeidsprosesser, som arbeidet vedrører».¹³⁸ Skader som skjer i forbindelse med handlinger av privat karakter faller imidlertid utenfor yrkesskadedekningen, selv om de skjer på arbeidsplassen, i arbeidstiden. I *Rygning* (Ankestyrelsens principmeddelelse 73-19) ble to tilfeller av skader i forbindelse med røykepause behandlet. Skader inntruffet under arbeidstakerens pauser kan være omfattet av yrkesskadedekningen såfremt det er en tilknytning til arbeidet. Det ble opplistet noen momenter som kunne inngå i en helhetsvurdering av om det var snakk om

¹³⁶ Motsatt i *Tømmerlærling* (U 2010.667) hvor yrkesskadedekningen omfattet ulykke på vei til arbeidet i firmabil.

¹³⁷ Se også *Grundkursus* (U 1991.962 H).

¹³⁸ Eyben (2019) s. 429.

handlinger av privat karakter, eller om de hadde en nær nok arbeidstilknytning. Se også *Julefrokost* (U.2019.3861) og *Tjenesterejser* (Ankestyrelsens principavgørelse 36-19), hvor det uttales at «enkelstående handlinger under tjenestereisen kan bringe sikrede utenfor lovens dekning, selv om man som utgangspunkt er omfattet under hele tjenestereisen». Man kan sammenlikne vurderingstemaet med om arbeidstakeren har «bragt seg over i den private sfære».¹³⁹ Som Eyben påpeker kan grensedragningen mellom arbeidsrelatert og privat adferd bli utfordrende i hjemmekontor-sakene.¹⁴⁰ Se for eksempel *Hjemmearbejdsplads* (U 2010.963/2).

4.2 Sverige

Sverige har et tosporet system for dekning av yrkesskader. Man har for det første dekning gjennom Sosialförsäkringen. Denne administreres av blant annet Försäkringskassan, jf. Socialförsäkringsbalken (SFB) kap. 2 § 2. For det andre har man ulike typer kollektive avtaler som omfattes av Trygghetsförsäkring vid arbetsskada (TFA). Man kan være en del av en slik kollektiv avtale gjennom arbeid i staten, kommunen eller i private foretak. TFA kompletterer delvis dekningen etter Socialförsäkringsbalken (SFB) og Försäkringskassan som tilsvarer den norske folketrygden. I tillegg kan skadelidte søke om ordinær erstatning.¹⁴¹

Med arbeidsskade menes «en skada till följd av olycksfall eller annan skadlig innverkan i arbetet», jf. SFB kap. 39, § 3 første punktum. Bestemmelsen tilsvarer de norske bedriftsvilkårene, og formuleringen er den samme i de kollektive avtalene som administreres av AFA Försäkring. Arbeidsskadebegrepet bygger på en grunnleggende inndeling mellom arbeidsulykker og arbeidssykdommer, og skader inntruffet i forbindelse med en fritidsaktivitet omfattes ikke¹⁴².

I motsetning til i Norge og Danmark er arbeidstakeren i utgangspunktet yrkesskadedekket på reisen til og fra arbeidsstedet, jf. SFB kap. 39 § 7 jf. § 3. Slik har det vært i over hundre år.¹⁴³ Vilkårene for dekning er at reisen «föranleddes av» og «stod i nära samband med» arbeidet. En naturlig forståelse av ordlyden er at arbeid må være årsaken til reisen, og at den må stå i nær sammenheng med arbeidet. Det må altså være årsakssammenheng mellom skaden og arbeidet. En slik forståelse samsvarer med forarbeidene til tidligere lov, hvor det også påpekes at et snevrere dekningsområde vil kunne by på vanskelige grensedragninger, og at «kravet på samband med arbetet ställes emellertid inte särskilt högt».¹⁴⁴ Forarbeidene til tidligere lover anses som relevante der rettstilstanden er videreført, slik den er her, se *Olycksfall* (HFD 2018:73). Som i

¹³⁹ Slik som i *Ambulansvakt* (LF-2002-10), *Pågrepelse* (Rt. 2006 s. 1129) og *Fallulykke* (TRR-2009-349)

¹⁴⁰ Eyben (2019) s. 429.

¹⁴¹ Hellner (2014) s. 63.

¹⁴² Jansson 2020. Lovkommentar nr. 693 til Socialförsäkringsbalk (2010:110).

¹⁴³ Prop. 1919:175 s. 14 flg.

¹⁴⁴ Prop. 1954:60 s. 109-110.

Norge er det nærmere innholdet i dekningen utpenslet gjennom praksis. Også praksis knyttet til tidligere lover er relevant.¹⁴⁵ Skader som skjer utenfor arbeidsplassen kan anses som en arbeidsulykke når «arbetstagaren vid olyckstillfället var stadd i arbetsgivarens ärenden» eller «utförde något i arbetsgivarens interesse», slik det fremgår av *Olycksfall* med henvisning til nevnte forarbeider. Formuleringene har likhetstrekk med de overnevnte danske og norske unntakene. Dekningen gjelder i prinsippet strekningen mellom arbeidsplassen og helt frem til dørterskelen hjemme, slik det fremgår av *Tröskel* (RÅ 2007 ref. 35).

Den svenske yrkesskadedekningen for skader inntruffet på reiseveien er imidlertid ikke uten forbehold. I kjernen av dekningen ligger de «regelbundna, vanliga och direkta» reisene, slik det uttales i *Tröskel*-dommen. Når arbeidstakeren foretar avstikkere eller utfører private gjøremål på reisen til eller fra jobb kan yrkesskadedekningen falle bort. I *Olycksfall* ble en rektor utsatt for en sykkelulykke på sin ordinære arbeidsvei. Hun var på vei tilbake til kontoret etter et møte på en førskole, og i utgangspunktet yrkesskadedekket. Da ulykken inntraff var hun imidlertid på telefonen med datterens skole. Datteren hadde skadet seg og ville bli sendt hjem. Högsta förvaltningsdomstolen la til grunn at denne informasjonen medførte at arbeidstakeren endret planer og ville reise hjem for å ta vare på datteren, istedenfor tilbake på kontoret. Det uttales at kravene i SFB kap. 39 § 7 innebærer at «syftet med färden måste beaktas». Formålet med reisen er altså relevant når det skal avgjøres om den «föranleddes av» og står «i nära samband med» arbeidet. Arbeidstakeren ble ikke ansett for å ha yrkesskadedekning da formålet med reisen ikke lengre var arbeidsrelatert, men personlig. Dette selv om hun fortsatt befant seg på den ordinære reiseveien, og ennå ikke hadde endret retning.

Tilsvarende argumentasjonsmønster ser man i eldre rettspraksis. I *Fänrik* (FÖD 1986:45) ble en fenrik skadet på vei hjem fra biblioteket, hvor han etter arbeidsdagens slutt hadde forberedt seg til neste arbeidsdag. Selv om forberedelsene var gjort på eget initiativ, kom retten til at de var gjort «i arbetsgivarens interesse». Dermed var reisen av en slik karakter at den «föranleddes av» og sto «i nära samband med» arbeidet. Sykkelulykken var et «olycksfall i arbetet», med tilhørende yrkesskadedekning.

Skader som inntreffer under lunchpauser er i utgangspunktet omfattet av dekningen, når det er en tilstrekkelig tilknytning til arbeidet, se *Körsbär* RÅ 2007:1 og *Armbåge* RÅ 2010:85. Begge sakene omhandlet tvilstilfeller, da arbeidstakerne ikke spiste lunch på sin ordinære arbeidsplass. Ved behandlingen i Regjeringsrätten ble imidlertid skadene godkjent som yrkesskader. Det uttales at det er en forutsetning for at skader som inntreffer under lunchen skal anses for yrkesskader at «olycksfallet har anknytning till arbetet eller att särskilda med arbetet sammanhängande förhållande innverkat».

¹⁴⁵ Jansson 2020. Lovkommentar nr. 697 til Socialförsäkringsbalk (2010:110).

4.3 Sammenfatning kapittel 4

Som vist over, er det mange likhetstrekk mellom reguleringen i de tre skandinaviske landene. Det er også tydelig at vi inspireres av og søker veiledning hos hverandre. Til tross for en noe ulik regulering er det klare utgangspunktet at skader på reiseveien *kan* være omfattet av yrkesskadedekningen, såfremt det er en nær nok tilknytning til arbeidet. Sverige og Danmark regulerer dekningen gjennom henholdsvis lov og forskrift. Dette gjør det lettere å skaffe seg en oversikt og orientere seg i regelverket enn i Norge, hvor det nærmere innholdet i dekningen må utledes av praksis. Videre ser det ut til at hvorvidt reisen er «i arbeidsgivers interesse» vektlegges tyngre i våre naboland.

5 Avsluttende betraktninger

Skader på reisen til og fra arbeid faller som hovedregel utenfor yrkesskadedekningen. Dette er imidlertid bare et utgangspunkt. Etter ftrl. § 13-6 (4) kan arbeidstakeren være dekket når transporten skjer «i arbeidsgivers regi» eller den er av en slik karakter at den medfører en «vesentlig økt risiko for skade». Bestemmelsen har imidlertid et snevert anvendelsesområde og tolkes strengt. Mer sentrale er de ulovfestede unntakene som følger av praksis. Formålet med yrkesskadedekningen er her av stor betydning. Slik det blir uttalt i *Installasjonsinspektør* (Rt. 2000 s. 220) kan «særlige forhold» begrunne unntak fra utgangspunktet om at skader inntruffet på reiseveien ikke er omfattet av yrkesskadedekningen. Det har gjennom praksis tegnet seg et bilde av hva begrepet rommer. Tilknytningen til arbeidet er et moment som går som en rød tråd på tvers av rettskildebildet, uavhengig av typetilfellekategoriseringen. Det kreves allerede en viss tilknytning til arbeidet, slik bedriftsvilkårene er formulert og gjennom yrkesskadedekningens formål. Spørsmålet er om det foreligger «særlige forhold» – en så sterk tilknytning i den konkrete saken – at unntak fra utgangspunktet om at arbeidstakeren ikke har yrkesskadedekning på reisen kan begrunnes.

Eksempler er hvordan det i konfliktsituasjoner på reisen kreves at skadetilfellet har en «tilstrekkelig tilknytning» til arbeidet, for eksempel som følge av en konfrontasjon som skjedde i arbeidstiden. På tjenestereiser må det være «tilknytning og nærhet» mellom skadehendelsen og det ordinære arbeidet for at skadetilfellet skal omfattes av dekningen. En arbeidsrelatert samtale under reisen vil kunne medføre en styrket arbeidstilknytning, og således være et «særlig forhold» som begrunner yrkesskadedekning på reisen, se for eksempel *Tjenestereise* (TRR-2001-5076). En reisevei som er så lang at overnatting er naturlig er et annet slikt særlig forhold, se *Politifullmektig* (TRR-1998-659). Som det fremgår av *Matros* (TRR-200-70) er steds- tids- og formålmessig nærhet til arbeidet er andre forhold som kan begrunne et utvidet dekningsområde. Når arbeidstakeren blir skadet som følge av at en arbeidsrelatert risiko materialiserer seg

er det større grunn til å tolke bedriftsvilkårene utvidende. Også instruks og pålegg fra arbeidsgiver kan medføre at en arbeidstaker anses for å være «i arbeid» med tilhørende yrkesskadedekning utenfor arbeidstiden.¹⁴⁶

Yrkesskadedekningens formål vil kunne gi veiledning i tvilstilfellene. Dekningen er ment å verne arbeidstakeren for skader i forbindelse med arbeidet og å erstatte tap som bedriften er nærest til å bære risikoen for. Dette betyr samtidig at dekingen har sine yttergrenser ved skader som ikke har tilstrekkelig tilknytning til arbeidet. Det er ikke skader, men *yrkesskader*, som skal dekkes. Yrkesskadedekningens formål vil fungere som en skranke ved disse ytterpunktene.

Som vist over er reglene om yrkesskadedekning dynamiske og tilpasset de tilfellene som faktisk oppstår. Dette er en styrke. En mer statisk og rigid regulering ville ha medført en lavere grad av samsvar mellom reglene og den virkeligheten de regulerer. Reglene konkretiseres og presiseres utfra hva slags tilfelle det er snakk om. Samtidig kan relativt beskjedne forskjeller i faktum medføre endret vurderingstema og ulike rettsfølger, selv om tilfellene i realiteten er så like at man ville forventet lik behandling. Det kan derfor stilles spørsmålstegn ved om reguleringen er gjennomgående hensiktsmessig.

Skader som inntreffer på reisen mellom arbeidsplasser er i utgangspunktet omfattet av yrkesskadedekningen, mens skader på reisen til og fra arbeid ikke er det. Begrunnelsen for dette skillet er at bedriften er nærest til å bære risikoen for skader i førstnevnte tilfelle, da de oppstår som en følge av arbeidet. Skader som inntreffer på vei til og fra jobb er imidlertid et utslag av den alminnelige trafikkrisiko, og faller dermed utenfor dekningsområdet. Som førstvoterende i *Teaterensemble* (TRR-2006-3366) uttaler, vil imidlertid all transport til og fra arbeid skje «i sammenheng med arbeidet». Skillet mellom «den alminnelige trafikkrisiko» og risiko med en sterkere arbeidstilknytning er gjennomgående i praksis, og ofte avgjørende for sakens resultat. Tilfellene hvor arbeidstakeren blir skadet på parkeringsplassen utenfor arbeidsstedet er et tydelig eksempel på dette. Her er det sentrale vilkåret hvorvidt området er «åpent for allmenn ferdsel», og skader arbeidstakeren pådrar seg dermed er et utslag av «den alminnelige trafikkrisiko». I så fall er de ikke omfattet av dekingen. Dersom området er stengt for allmenn ferdsel vil området tilhøre bedriftens risikoområde og skaden vil kunne være omfattet av yrkesskadedekningen.

Skillet mellom skadetilfeller som omfattes, og de som ikke gjør det, kan imidlertid bli noe kunstig. Risikoen og tilknytningen til arbeidet er ofte den samme enten arbeidstakeren reiser til og fra arbeid, eller mellom arbeidsplasser. Som Kjelland påpeker er reisen til første arbeidssted forårsaket av arbeidsforholdet, hvilket etter erstatningsrettslig terminologi medfører

¹⁴⁶ Se for eksempel *Akeulykke* (Rt. 2014 s. 513) og *Arbeidsinstruks* (FinKN-2017-783)

tilstrekkelig tilknytning mellom arbeidet og skadetilfellet.¹⁴⁷ Reisene ville altså ikke blitt foretatt dersom arbeidet tenkes bort. Det kan derfor settes spørsmålstegn ved at yrkesskadedekningen kun omfatter skader pådratt på reise *mellom* arbeidsplasser.

Samtidig må det settes en grense et sted, og arbeidstidens start og slutt vil være naturlige grenser. Reisen til og fra arbeid foretas som regel i forkant og etterkant av disse grensene, mens reiser mellom arbeidsplasser foretas «i arbeidstiden». På den annen side kan man se det som et spørsmål om rimelighet. For mange arbeidstakere vil reisen til og fra jobb utgjøre den største risikoen de blir utsatt for i forbindelse med arbeidet, og reisen har en nær tilknytning til arbeidet. Er det da rimelig at arbeidstakeren ikke har yrkesskadedekning i disse tilfellene? Argumentet om at skader som inntreffer her er et utslag av den alminnelige trafikkrisiko har begrenset vekt, all den tid skader som er et utslag av den alminnelige trafikkrisiko dekkes i tilfellene der arbeidstakeren reiser mellom arbeidsplasser, i arbeidstiden. Tilknytning til arbeidet har reisene i begge tilfeller.

Reglens hensiktsmessighet er behandlet i Morten Kjelland sin artikkel om yrkesskadedekning på reiseveien¹⁴⁸ og Lasse Hansen Jostad sin masteroppgave fra 2018.¹⁴⁹ Begge forfatterne finner at anvendelsesområdet er for snevert og bør utvides til å omfatte skader på reisen til og fra jobb. Denne oppgavens funn støtter dette synspunktet.

Formålet med, og hensynet bak, yrkesskadedekningen taler for at også skader på reiseveien omfattes. Reglene skal blant annet «sikre arbeidstakeren mot risiko som oppstår på arbeidstakerens hånd ved utførelsen av arbeid som samfunnet og arbeidsgiver har nytte av og ønsker utført.»¹⁵⁰ I relasjon til Trygderettsforordningen påpekes det at denne risikoforskyvningen ikke ville være reell ved et fortsatt krav om opphold for å få beholde ytelsene. Det samme kan kanskje sies dersom dekningsområdet i seg selv er for snevert. Arbeidstaker reiser til og fra arbeid for å utføre arbeid som samfunnet og arbeidsgiver har interesse av. Man kan argumentere for at den risikoforskyvningen som yrkesskadedekningen er ment å være ikke vil være reell, når den i mange tilfeller største risikoen ved arbeidet unntas dekningen. Etter oppgaveforfatterens mening ville det derfor vært naturlig å inkludere reisen til og fra jobb i yrkesskadedekningen.

Rettskildebildet er fragmentert og sprikende hva angår yrkesskadedekning på reise, og det er begrenset hva som kan utledes av lovteksten alene. Oversikt over rettskildebildet gjør at reglene i større grad fremstår som intuitive, men fra et arbeidstakerperspektiv er det problematisk at

¹⁴⁷ Kjelland (2022b)

¹⁴⁸ Kjelland (2022b) s. 67 flg.

¹⁴⁹ Jostad (2018) s. 44 flg.

¹⁵⁰ NOU 2021: 8 pkt. 8.9.2.5.

kjennskap til praksis er nødvendig for å kunne anvende reglene. En arbeidstaker som ønsker kunnskap om og muligheten til å forutberegne sin rettsstilling, vil i de fleste tilfeller måtte søke profesjonell hjelp. Dette kan gå på bekostning av rettssikkerheten. Samtidig vil det kunne bli uoversiktlig og lovteknisk utfordrende med en lovfesting av dagens regulering, hvor rettsfølgene i så stor grad avhenger av hva slags typetilfelle det er snakk om. Nyanseforskjeller i faktum kan gi være avgjørende for om tilfellet faller inn under yrkesskadedekningen eller ikke.¹⁵¹ Som foreslått av Kjelland¹⁵² og Jostad¹⁵³ vil en mulig løsning være å følge Danmarks eksempel og forskriftsfeste detaljene i reguleringen. Til dette kan man benytte forskriftsfullmakten i ftrl. § 13-6 (4). Et sammenliknbart eksempel fra norsk rett er hvordan innholdet i retten til nødvendig helsehjelp etter blant annet pasient- og brukerrettighetsloven § 2-1 b (1) utdypes gjennom prioriteringsforskriften. Tilsvarende kunne vært gjort med reglene om yrkesskadedekning på reise. En oversiktlig forskrift med opplisting av hvordan de ulike typetilfellene reguleres vil kunne styrke rettssikkerheten og muliggjøre at arbeidstakere får forutberegnert sin rettsstilling.

¹⁵¹ Se for eksempel pkt. 3.2.2 hvor utformingen av bedriftens nærrområde kan være avgjørende for hvorvidt arbeidstakeren som skader seg der er yrkesskadedekket.

¹⁵² Kjelland (2022b) s. 67 flg.

¹⁵³ Jostad (2018) s. 44 flg.

Litteraturliste

Litteratur

- Ahmad (2021) Ahmad, Muniba, Andreas Runde og Chris André Jørgensen. *Reisetid som arbeidstid*. Eurorett nr. 15 2021.
- Andersen (2018) Andersen, Harald Benestad. *Forsikringsrett i et nøtteskall*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2018
- Baade (2017) Baade, Nanna og Mads Krøger Pramming. *Lærebog i personskadeerstatning*. København: Karnov Group Denmark, 2017
- Berntsen (2021a) Berntsen, Øyvind I. «Fall vanligste arbeidsulykke» 27.09.2021. <https://www.ssb.no/helse/helseforhold-og-levevaner/statistikk/arbeidsulykker/artikler/fall-vanligste-arbeidsulykke> (hentet 05.04.2022)
- Berntsen (2021b) Berntsen, Øyvind I. «41 døde i arbeidsulykker.» 27.09.2021. <https://www.ssb.no/helse/helseforhold-og-levevaner/statistikk/arbeidsulykker/artikler/41-dode-i-arbeidsulykker> (hentet 05.04.2022)
- Boysen Boysen, Einar. *Sosial ulykkestygd. Lov (nr. 6) av 24. juni 1931 om ulykkestygd for industriarbeidere mv*. Oslo: forlagt av Johan Grundt Tanum, 1946
- Bull (2008) Bull, Hans Jacob. *Forsikringsrett*. 1. utg. Oslo: Universitetsforlaget, 2008
- Eyben (2019) Eyben, Bo Von og Helle Isager. *Lærebog i erstatningsret*. København: Djøf Forlag, 2019
- Hansen Hansen, Preben K. og Rasmussen, Leif. Karnov Lovkommentar: Lovbekentgørelse 2020-03-31 nr. 376 om arbeidsskadesikring (Karnov Danmark) (Lest 14.3.22)
- Hellner (2007) Hellner, Jan og Marcus Radetzki. *Skadeståndsrätten. En introduktion*. 4. utg. Stockholm: Norstedts Juridik, 2014
- Heuvel (2021) Heuvel, Andreas Van Den. Karnov Lovkommentar: Arbeidsmiljøloven – aml 2005. Lovdata.no (Lest 21.03.22)
- Holgerson (1998) Holgerson, Gudrun og Nils Nygaard. *Trygderettslige emner*. Bergen: Alma Mater Forlag 1998
- Hotvedt (2019) Hotvedt, Marianne Jenum. «Når er reisetid arbeidstid». I *Lov og rett*. Volum 58, nr. 2. s 107-129. Universitetsforlaget 2019.
- Hustad (2020) Hustad, Jørgen Nordsveen. *Nye avgjørelser om reisetid som arbeidstid*. Juridika (9.9.2020)
- Ikdahl (2016) Ikdahl, Ingunn. «Hvilken vekt skal man legge på Trygderettens praksis? Argumenter fra en empirisk studie av

- rettsutvikling i trygderettsforvaltningen». I *Cand.mag., cand.med., cand.jur., cand.alt.. Festskrift til Aslak Syse, 70 år*. Reidun Førde, Morten Kjelland, Ulf Stridbeck red. Oslo: Gyldendal 2016, s. 310-315.
- Ikdahl (2022) Ikdahl, Ingunn. «Nytt EØS-trygdespørsmål på vei til EFTA-domstolen». Norges arktiske universitet, 2022.
https://uit.no/project/trygd/blogg/innlegg?sub_id=763474
(Lest 14.04.2022)
- Jansson (2020) Jansson, Henrik. Karnov Lovkommentar: Socialförsäkringsbalk (2010:110) (JUNO) (Lest 14.3.22)
- Jetlund (2018) Jetlund, Martin og Hagberg, Marie Berggren. *Kommentar til Høyesteretts dom om arbeidstid 4. juni 2018 «Reisetidssaken»*. Juridika 3. juli 2018
- Jostad (2018) Jostad, Lasse Hansen. «Bedriftsvilkårene ved yrkesskader på reise – grensene for den lovfestede yrkesskadedekningen når arbeidstaker skades på reise mellom hjem og arbeidssted, med vekt på en analyse av praksis fra Trygderetten.» (2018)
<http://urn.nb.no/URN:NBN:no-70174> [Masteroppgave, UiO]
- Kjelland (2019) Kjelland, Morten. *Erstatningsrett – en lærebok*. 2. utg. Oslo: Universitetsforlaget, 2019
- Kjelland (2022a) Kjelland, Morten. Karnov lovkommentar: Folketrygdloven – ftrl. 1997. Lovdata.no (lest 10.3.22)
- Kjelland (2022b) Kjelland, Morten. «Artikkel om reiseveien – når er man yrkesskadedekket?» Utkast til artikkel om yrkesskadedekning på reiseveien (upublisert). (Lest 15.04.22).
- Kjønstad (1998) Kjønstad, Asbjørn. *Innføring i trygderett*. 3. utg. Oslo: Tano Aschehoug 1998
- Kjønstad (2017) Kjønstad, Asbjørn, Aslak Syse og Morten Kjelland. *Velferdsrett I: Grunnleggende rettigheter, rettssikkerhet og tvang*. 6. utg. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2017
- Narvland (2015) Narvland, Runar. *Trygderett i et nøtteskall*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2015
- Narvland (2021) Narvland, Runar. *Yrkesskade*. 1. utg. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2021
- Nygaard (2007) Nygaard, Nils. *Skade og ansvar*. 6. utg. Oslo: Universitetsforlaget, 2007
- Skårberg (2003) Skårberg, Lars Olav og Marianne Reusch. *Yrkesskade*. Oslo: J. W. Cappelens forlag

Sletten (2004)	Sletten, Tormod A. «Grensen mellom yrkesskader og fritidskader: bruk av administrativ praksis som rettskilde.» <i>Tidsskrift for erstatningsrett</i> , 2004, s. 193-200
Storeng (2014)	Storeng, Nils H., Tom H. Beck og Arve Due Lund. <i>Arbeidslivets spilleregler</i> . 3. Utg. Oslo: Universitetsforlaget 2014
Sørum (2021)	Sørum, Tom. Karnov Lovkommentar: Yrkesskadeforsikringsloven – yforsl. 1989. Lovdata.no (Lest 10.3.22)
Thorson (2014)	Thorson, Bjarte. «Bedriftsvilkårene ved yrkesskader – Rt. 2014 s. 513». <i>Nytt i privatretten</i> nr. 3 2014 s. 11-12, 2014

Norske lover

1687	Kong Christian Den Femtis Norske Lov av 15. april 1687
1894	Lov 23. juli 1894 nr. 6 om Ulykkesforsikring for Arbeidere i Fabriker mv..
1915	Lov 13. august 1915 nr. 5 om domstolene (domstolsloven)
1958	Lov 12. desember 1958 nr. 10 om yrkesskadetrygd (yrkesskadetrygdloven)
1961	Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova)
1966	Lov 17. juni 1966 nr. 12 om folketrygd (opphevet)
1966	Lov 16. desember 1966 nr. 9 om anke til Trygderetten (trygderettsloven)
1967	Lov 10. februar 1967 nr. 10 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)
1969	Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven)
1989	Lov 16. juni 1989 nr. 65 om yrkesforsikring (yrkesskadeforsikringsloven)
1992	Lov av 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen om avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven)
1997	Lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven)
1999	Lov 2. juli 1999 nr. 63 om pasient- og brukerrettigheter (pasient- og brukerrettighetsloven)
2005	Lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven)
2005	Lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile saker (tvisteloven)

Forarbeider

NOU 1972: 2	Erstatning ved yrkesskader
NOU 1976: 16	Yrkesbetingede helseskader og folketrygden
NOU 1988: 6	Erstatning og forsikring ved yrkesskade
NOU 1990: 20	Forenklet folketrygdlov
NOU 2004: 3	Arbeidsskadeforsikring
NOU 2016: 1	Arbeidstidsutvalget. Regulering av arbeidstid – vern og fleksibilitet
NOU 2020: 9	Blindsonen. Granskning av feilpraktiseringen av folketrygdlovens oppholdskrav ved reiser i EØS-området
NOU 2021: 8	Trygd over landegrensene. Gjennomføring og synliggjøring av Norges trygdekoordineringsforpliktelser
Ot.prp. nr. 35 (1958)	1. Om lov om yrkesskadetrygd. 2. Om lov om endringer i lov om syketrygd av 2. mars 1956 med flere lover
Ot.prp. nr. 5 (1966–1967)	Om lov om anke til Trygderetten og lov om endringer i lov av 17. juni 1966 om folketrygd og andre trygde- og pensjonsordninger
Ot.prp. nr. 42 (1969–1970)	Om lov om endringer i folketrygd av 17. juni 1966
Ot.prp. nr. 44 (1988–1989)	Om lov om yrkesskadeforsikring
Ot.prp. nr. 49 (2004–2005)	Om lov om arbeidstid, arbeidsmiljø og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven)

Forskrifter

- Forskrift 1. desember 2000 nr. 1208 om prioritering av helsetjenester, rett til nødvendig helsetjeneste fra spesialisthelsetjenesten, rett til behandling i utlandet og om klagenemnd (prioriteringsforskriften)
- Forskrift 5. juli 2002 nr. 715 om arbeid som utføres i arbeidstakers hjem
- Forskrift om endring i forskrift 5. juli 2002 nr. 715 om arbeid som utføres i arbeidstakers hjem

Rundskriv og uttalelser

- R13-00
- Arbeids- og velferdsetaten 1997. *Rundskriv til ftrl. kap. 13 – Yrkesskadedekning*. Lovdata.no. (Lest 01.04.2022)
- JDLOV-2016-7902
- Lovavdelingens uttalelser 2017. *Spørsmål om arbeidstakerbegrepet i yrkesskadeforsikringsloven*. Lovdata.no. (Lest 15.01.22)

Høyesterettsavgjørelser

Rt. 1929 s. 961	Skogsarbeider
RG. 1955 s. 228	Splint
Rt. 1984 s. 1044	Tupperware
Rt. 1992 s. 64	P-pilledom II
Rt. 2000 s. 220	Installasjonsinspektør
Rt. 2000 s. 1028	Elektroinstallatør
Rt. 2001 s. 418	Kårstø
Rt. 2004 s. 487	Gravøl
Rt. 2005 s. 1757	Skygge
Rt. 2006 s. 1129	Pågripelse
Rt. 2011 s. 368	Kuldeskade
Rt. 2014 s. 513	Akeulykke
HR-2016-2554-P	Holship
HR-2018-1036-A	Thue
HR-2021-1453-S	NAV-saken

Underrettsavgjørelser

LE-2001-1016	Salgshjelp
LF-2002-10	Ambulansevakt
LH-2008-192629	RIB-båt
ND-2012-203	Skipper
LB-2016-162903	Restaurantansatt II
LE-2019-19773	Coca Cola
LH-2021-96175	Sykepleier

Trygderettspraksis

TRR-1988-459	Hotellbrann (upublisert ankesak)
TRR-1993-2386	God tid
TRR-1998-659	Politifullmektig
TRR-1999-3756	Frihet
TRR-2000-2016	Salgshjelp
TRR-2000-4640	Trening
TRR-2001-1109	Stållist
TRR-2001-1921	Forkynner
TRR-2001-4122	Sporveisansatt
TRR-2001-5076	Tjenestereise
TRR-2002-2508	Rederiinspektør

TRR-2003-1874	Belgia
TRR-2004-3370	Avislevering
TRR-2004-3866	Hattehylle
TRR-2004-4054	Oslotur
TRR-2006-2007	Fosbykollen
TRR-2006-3062	Hjemmehjelp
TRR-2006-3126	Jordhaug
TRR-2006-3366	Teaterensemble
TRR-2007-3053	Dekkekspløsjon
TRR-2008-453	Reiseleder
TRR-2008-1132	Bussjåførvold
TRR-2008-2445	Hybelhus
TRR-2009-70	Matros
TRR-2009-73	Lærer
TRR-2009-349	Fallulykke
TRR-2009-539	Etterutdanning
TRR-2010-27	Snøscooterulykke
TRR-2010-169	Snarvei
TRR-2010-242	Voldtekt
TRR-2010-1152	Avisbud
TRR-2010-1298	Sykkelulykke
TRR-2010-1333	Curling
TRR-2011-799	Varemesse
TRR-2011-964	Utenlandskonferanse
TRR-2012-928	Askesky
TRR-2012-1654	Semitrailer
TRR-2012-2107	Minnemarkering
TRR-2013-188	Regjeringskvartalet I
TRR-2013-1902	Hurtigbåt
TRR-2013-1923	Regjeringskvartalet II
TRR-2013-2428	Pakke
TRR-2013-2713	Anleggsformann
TRR-2014-2781	Internettilkobling
TRR-2014-3292	Vest-Afrika
TRR-2015-1720	Omsorgsbustad
TRR-2015-1926	Usynlig trappetrinn

TRR-2016-942	Klatrepark
TRR-2016-2977	Feriebolig
TRR-2016-3097	Restaurantansatt I
TRR-2017-356	Sykkelvelt
TRR-2018-492	Leirskole
TRR-2019-3334	Zipline
TRR-2019-3681	Selger
TRR-2020-1194	Takstmann
TRR-2020-2281	Vernepleier
TRR-2020-2389	Butikkansatt

Nemndspraksis

FSN-5932	Julebord
FSN-7119	Armbrudd
FKN-2010-294	Rundkjøring
FinKN-2012-561	Stolrøveri
FinKN-2013-318	Frisk luft
FinKN-2014-438	Feilparkering
FinKN-2016-298	Angrep
FinKN-2017-783	Arbeidsinstruks
FinKN-2019-599	Issvull
FinKN-2019-767	Drosjesjåfør
FinKN-2019-768	Løfteoperasjon
FinKN-2021-104	Bilvask
FinKN-2021-635	Søppelplukker
FinKN-2021-99	Koffert

Forordninger og direktiver

2003	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/88/EF av 4. november 2003 om visse aspekt ved organisering av arbeidstida (Arbeidstidsdirektivet)
2004	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 883/2004 av 29. april 2004 om koordinering av trygdeordninger (Trygdeforordningen)
2009	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 987/2009 av 16. september 2009 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av forordning (EF) nr. 883/2004 om koordinering av trygdeordninger (gjennomføringsforordningen)

Internasjonal praksis

T-266/14	TYCO
E-19/16	Thue
C-344/19	DJ
E-11/20	Flyinspektør

Svensk rett

2010	Socialförsäkringsbalk (2010:110)
1919	Prop. 1919:175 ('med förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 2, 9 och 37 §§ i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete',)
1954	Prop. 1954:60 ('med förslag till lag om yrkesskadeförsäkring m. m.',)
FÖD 1986:45	Fänrik
RÅ 2007:1	Körsbär
RÅ 2007:35	Tröskel
RÅ 2010:85	Armbåge
HFD 2018:73	Olycksfall

Dansk rett

2018	Lovbekendtgørelse 24. august 2018 nr. 1070 om erstatningsansvar
2020	Lovbekendtgørelse 31. mars 2020 nr. 376 om arbejdsskadesikring
2016	Bekendtgørelse 2016-12-09 nr. 1606 om arbejdsskadesikring under befordring til og fra arbejde
U 1991.962 H	Grundkursus
U 2021.1951 H	Sundhedsassistentvikar
U 2010.667	Tømrerlærling
U 2010.963/2	Hjemmearbejdsplads
U.2019.3861	Julefrokost
Ankestyrelsens principafgørelse U-7-89	Ferieafløser
Ankestyrelsens principafgørelse 36-19	Tjenesterejser
Ankestyrelsens principmeddelelse 73-19	Rygning
Ankestyrelsens principmeddelelse 1-22	Samkørsel