

Sensorveiledning, JUS1111, høsten 2022

1. Innledning

Oppgaven er en vanlig praktikumsoppgave bestående av to deler, som henholdsvis tar opp sentrale temaer i avtaleretten og erstatningsretten.

I avtalerett er alternativ hovedlitteratur Johan Giertsen, *Avtaler*, 4. utg. (2021), og Geir Woxholth, *Avtalerett*, 11. utg. (2021). I erstatningsrett er alternative hovedlitteratur Morten Kjelland, *Erstatningsrett: en lærebok*, 2. utg. (2019), Birgitte Hagland og Trine-Lise Wilhelmsen, *Om erstatningsrett: med utgangspunkt i tekster av Peter Lødrup* (2017) og Viggo Hagstrøm og Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2. utg. (2019).

Alle temaene som oppgaven omhandler skal studentene etter læringskravene (<https://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS1111/laringsutbytte/index.html>) ha god forståelse eller kunnskap om, det vil si god forståelse av ulovfestede og lovfestede regler prinsipp om avtaleinngåelse i avtaleretten og god kunnskap om henholdsvis årsakssammenheng og skadelidtes medvirkning i tilknytning til bilansvaret og regler om tapsutmåling i erstatningsretten. Ferdighetsmessig skal studentene kunne identifisere, drøfte og løse rettslige problemstillinger knyttet til inngåelse av avtaler, og identifisere og drøfte erstatningsrettslige problemstillinger samt anvende erstatningsrettslige regler på praktiske situasjoner.

2. Oppgavens første spørsmål. Avtalerett

Oppgavens første spørsmål er om Peder Ås og Lillevik Bil AS/v. Hans Tastad har inngått en bindende avtale om bilkjøp, inklusive innbytte av Ås' gamle bil.

Hvordan bindende avtale kommer i stand, er det temaet som undervisningen i avtalerett i første studieår vier størst oppmerksomhet. Temaet er utførlig dekket i pensumlitteraturen (Giertsen, *Avtaler*, kapittel 5-12 og Woxholth, *Avtalerett* del II kapittel 1-8), og blir gått gjennom både på forelesninger og kurs. Studentene bør ha gode forutsetninger for å besvare oppgaven. Når det er sagt, skal det tilføyes at den konkrete oppgaven nok kan være utfordrende for flere; det er mange momenter som både taler for og imot at bindende avtale er inngått, og det kan være vanskelig å få en god struktur og «flyt» i besvarelsen. Siden kandidatene bare har studert jus i ett semester, må vi ikke være strenge.

Noen kandidater vil kanskje forsøke å besvare spørsmålet innenfor avtalelovens «modell» og spørre om Ås og Tastad har utvekslet bindende tilbud og aksept. Dette kan kanskje være en farbar vei, men det mest naturlige, og best i tråd med hvordan Høyesterett tar stilling til spørsmål som det foreliggende, er å gå rett på spørsmålet om Ås' utsagn og opptreden gav Tastad *rimelig grunn* (eller 'berettigede forventninger') til å oppfatte Ås slik at han bandt seg til avtalen. Kandidatene bør få frem at dette kriteriet for avtalebinding har sikker forankring i Høyesteretts praksis (se for eksempel Rt. 1991 s. 1171 (Scania), Rt. 1998 s. 761 (Kina-Hansen) og HR-2017-971-A (Presentwater), mange andre dommer kunne vært nevnt).

Kandidatene bør få frem at særlig to momenter er viktige i vurderingen: For det første i hvilken grad den angivelige løftegivers utsagn og opptreden har en *forpliktende form*, om hun har uttrykt seg på en måte som uttrykker vilje til å binde seg; og for det andre hvorvidt avtalens *vesentlige vilkår* var klarlagt. De vesentlige vilkår kan hevdes å være klarlagt i denne oppgaven – hvilken bil Ås kan kjøpe, kjøpesummen, prisen for innbyttebilen og at takboks og tilhengerfeste er inkludert i handelen. Det tvilsomme ligger i hvordan partene har uttrykt seg og opptrådt for øvrig.

Det må være ganske klart at Ås ikke kan sies å ha forpliktet seg før møtet på Tastads kontor. At han «ikke visste helt det», som han sa til Tastad før møtet, signaliserer tydelig at han fortsatt var «i tenkeboksen». Etter å ha fått Tastads nærmere redegjørelse for tilbudet i møtet, svarer han imidlertid «dette høres meget bra ut». Han tar med seg den nye elbilen til hytta, noe vi må anta er lengre enn en vanlig prøvetur og en tur som kan redusere bilens verdi, han lar sin gamle bil bli stående hos Lillevik Bil og han gir Tastad nøklene. Ikke minst det siste er egnet til å gi inntrykk av at Ås mener å binde seg til avtalen.

På den annen side gjelder det en avtale av stor økonomisk betydning, og det tilsier at partene er tydelige om at de påtar seg de aktuelle forpliktelser. Det må være temmelig uvanlig at profesjonelle bilselgere ikke inngår en salgsavtale skriftlig. Når partene først var på Tastads kontor, er det ganske uforståelig at de ikke skrev under avtalen dersom Tastad mente at bindende salgsavtale nå var inngått. Tastad hadde tidligere tilbudt Ås å ta bilen til hytta for «virkelig å få bekreftet bilens fortreffelighet». Det indikerer at han mente en tur til Ås' hytte var en akseptabel prøvetur, som Ås godt kunne ta før han bestemte seg. Når Ås derfor senere nettopp tar en slik prøvetur, er det ikke en like sterk indikasjon på at Ås aksepterer Tastads salgstilbud som en så lang kjøretur ellers kunne vært.

Tastad er den profesjonelle part og nærmest til å rydde tvil om avtaleinngåelsen av veien. Det mest nærliggende kan derfor være at Tastad *ikke* hadde rimelig grunn til å oppfatte Ås slik at han bandt seg, og at bindende salgsavtale derfor ikke er kommet i stand. Det må imidlertid være fullt forsvarlig å komme til motsatt konklusjon.

3. Oppgavens andre spørsmål. Erstatningsrett

3.1 Om spørsmål 2 og pensumdekning

Denne delen av oppgaven reiser spørsmål om årsakssammenheng og erstatningsutmåling, i første rekke medvirkning. De rettslige spørsmålene som reises er sentrale, og av moderat vanskelighetsgrad. Oppgaven må likevel anses som utfordrende, grunnet et knapt faktum kombinert med at det kan være utfordrende å finne frem til de rettslige problemstillingene, særlig for studenter som bare har studert rettsvitenskap i ca. 4 måneder.

Både årsaksproblematikken og medvirkningsbestemmelsen i BAL er grundig behandlet i samtlige av de tre litteraturalternativene som er nevnt ovenfor i pkt. 1.

3.2. Årsaksspørsmålene

Kandidatene bør starte med en vurdering av om det foreligger ansvarsgrunnlag for trafikksikringsselskapet til den møtende bilen. Forholdet er ikke problematisert i

anførselene, og noen kandidater vil derfor kanskje overse dette. Om det foreligger grunnlag for ansvar hører like fullt innunder "rettsspørsmålene i tvisten", jf. oppgaveformuleringen. De rettslige problemstillingene i oppgaven er forholdsvis enkle, men krever at kandidatene forstår systemet i bilansvarsloven og evner å anvende denne.

Kandidatene kan med fordel begrunne at bilansvarsloven kommer til anvendelse, jf. BAL § 1. Spørsmålet er om det er den møtende bilen som har gjort skaden, og at dette er et utslag av de typisk farlige egenskapene ved motorvogner, dvs. typisk fart, tyngde og bevegelighet, (jf. for eksempel HR-2016-2560-A som er inntatt i kursmaterialet og i domsutvalget. Tvilstilfellene i rettspraksis i slike tilfeller har primært knyttet seg til laste- og lossesituasjoner der bilen står parkert når skaden inntreffer. Ikke noe av dette er aktuelt her. BAL kommer til anvendelse.

Herfra er det to veier til målet, enten gjennom § 4 med henvisning til § 8, evt. kan ansvaret forankres direkte i § 8. Det sentrale er at kandidatene uansett må begrunne forsikringsselskapets ansvar i at ett eller flere av alternativene i § 8 bokstav a) – c) er oppfylt. Tilsvarende spørsmål var oppe i eksamensoppgaven som ble gitt H2021. I sensorveiledningen heter det:

"Bilansvarsloven § 8 gjelder skadesituasjoner der en motorvogn gjør skade på en annen motorvogn (eller på personer eller ting i den andre motorvognen). Dette er en spesialbestemmelse som går foran bal. § 4 så langt den gjelder, og regulerer ansvaret mellom de to involverte forsikringsselskapene til motorvognene. Dersom vilkårene i § 8 er oppfylt regulerer § 8 skaden på Peders bil slik at Peder kan kreve erstatning fra traktorførerens forsikringsselskap. Anvendelse av § 8 forutsetter at et av alternativene i § 8 bokstav a til c er oppfylt, og at det er adekvat årsakssammenheng mellom et av disse forholdene og skaden. Kandidatene bør her vise at de forstår dette systemet, og identifisere rettsgrunnlaget og de sentrale rettsspørsmål."

Noen kandidater vil nok forankre ansvaret i BAL §4, og vise til at § 8 ikke begrenser dette ansvaret fordi ett eller flere av alternativene er oppfylt, og at skaden da er dekket av trafikksforsikringen. Andre vil gå rett på § 8 og forankre ansvaret der. Sistnevnte er nok det riktige (se Hagstrøm/Stenvik nederst s. 328), men begge alternativer må godtas; det sentrale er at kandidatene drøfter alternativene i § 8. I sensorveiledningen H21 heter det at "Det bør ikke trekkes noe for å gå veien via § 4 for å etablere ansvar."

Når det gjelder § 8, er alternativene uaktsomhet, teknisk svikt eller at motorvognen ble kjørt i strid med "gjeldende trafikkreglar". I saken er både alt. a) (promille, fartsoverskridelse og kjøring mot kjøreretning) og alt. c) (kjøring mot kjøreretning) aktuelle.

Konklusjonen er temmelig åpenbar; det sentrale på dette punktet er at kandidatene viser at de forstår og kan anvende bilansvarslovens system.

Deretter blir hovedoppgaven for studentene å sortere faktum. Her må de bedømmes mildt. Oppgaveteksten indikerer at det dreier seg om et utmålingsspørsmål, men dette er bare tilfelle for medvirknings-/avkortningsspørsmålet. Spørsmålet om betydningen av de tidlige helseplagene representerer et spørsmål om årsakssammenheng. Partene er også enige om de vesentlige tvistepunktene.

Flere kandidater vil nok ta utgangspunkt i § 3-1. Det er riktig at den gjelder for utmålingsspørsmålene, jf. BAL § 6, men den kommer først inn i andre rekke her. Først må det

tas stilling til årsaksspørsmålene, dvs. hvilke økonomiske tap som bilulykken har forårsaket, deretter vil § 3-1 komme inn for den konkrete utmålingen. Dette vil f.eks. gjelde spørsmålet om Peders restarbeidsevne og hva det er rimelig å kreve av ham, samt spørsmålet om nivået på pleie- og omsorgstjenestene (kun "rimelige og nødvendige" utgifter skal erstattes). Hverken faktum eller anførsler gir imidlertid foranledning til å gå nærmere inn på utmålingsspørsmålene, og det sentrale blir årsaksvurderingen. Kandidater som nevner § 3-1 som utgangspunkt, men likevel får til en vurdering av årsaksspørsmålene, bør ikke trekkes noe. Å gå inn på en mer eller mindre spekulativ utmålingsvurdering og overse årsaksspørsmålene, representerer en mer alvorlig svikt.

Partene er enige om at Peder Ås uansett ville "falt ut av sitt arbeid" ved Storvik Trelast. Dette peker i retning av en alternativ årsaksfaktor (tidligere helseplager) som uansett ville påført skade. Faktum gir likevel ikke grunnlag for å si noe om omfanget av en slik skade, ei heller Peders restarbeidsevne. Derimot opplyses det at han hadde måttet slutte i arbeidet i løpet av fem år. Rimeligvis må det kunne antas at "tidligere helseplager" ikke ville medført lammelser og full uførhet, noe som også gjør at det må skilles mellom tapspostene tapt inntekt og fremtidige pleie- og omsorgsutgifter. Det er ikke opplysninger i oppgaven som tilsier at ulykken har virket sammen med en latent sårbarhet hos Peder ("samvirkende skadeårsaker" eller flere "nødvendige betingelser" for skaden, noe som i tilfelle ville ha ført til at forsikringsselskapet måtte svare for hele skaden, jf. Kjelland s. 250-251, som spesifikt på peker at sårbarhetsprinsippet ikke gjelder den type tilfeller) som oppgaven omhandler.

En utfordring med oppgaven på dette punktet kan være den inviterer uerfarne studenter inn på spekulasjoner i faktum. Bevisste eller ubevisste tilpasninger (spekulasjoner) av faktum bør ikke være avgjørende for om oppgaven anses som bestått eller ikke. Det avgjørende i vurderingen må være kvaliteten i drøftelsen av de juridiske problemstillinger kandidaten finner frem til.

Poenget blir som følger: Så lenge det dreier seg om "inntektstap og pleie- og omsorgsutgifter" som *i alle tilfeller ville ha oppstått*, er det ikke kollisjonen som har forårsaket disse (helseplagene er en tilstrekkelig betingelse/selvstendig virkende årsak). Peders helseplager ville ha ført til skaden uansett, og det kan konkluderes med at betingelseslæren tilsier at kollisjonen ikke var årsak til tapene fra det tidspunktet helseplagene hadde materialisert seg.

Igjen kan det være fare for spekulasjoner i faktum idet det er ikke gitt opplysninger om helseplagenes art og dermed heller ikke om disse ville ha hindret Peder i å søke annet arbeid utenfor trelastvirksomheten. Oppgaveteksten sier bare at helseplagene ville ført til at han "ville ha falt ut av sitt arbeid på Storvik Trelast" i løpet av fem år. Her bør kandidatene kunne begrense seg til å presisere at forsikringsselskapet ikke er ansvarlig for tap som i alle tilfeller ville ha oppstått, fra det tidspunkt det ville ha oppstått (en eller annen gang innenfor fem-årsperioden). Mange vil nok gå lenger enn dette, og kanskje legge en del forutsetninger inn i faktum. Kandidater som ser at det ikke opplyses om at helseplagene ville ha utløst pleie- og omsorgsutgifter, og at disse dermed under enhver omstendighet må dekkes av selskapet, bør honoreres. Spekulasjoner omkring Peders restarbeidsevne og hva det ville vært rimelig å kreve av ham etter at han hadde "falt ut av sitt arbeid", er ikke positivt. Her må kandidatene holde seg innenfor det oppgitte faktum og få frem at forsikringsselskapet bare vil være ansvarlig for differansen mellom det han ville ha tjent utenfor Storevik Trelast og den han med rimelighet kan forventes å tjene med skadene etter ulykken.

Igjen må det understrekes at denne delen av oppgaven kan være krevende for studenter på første semester, med et knapt faktum og mange usikkerhetsmomenter, som også kan ha betydning for de rettslige problemstillingene.

3.3 Medvirkning

Det siste spørsmålet gjelder Peders medvirkning. Kandidater som benytter skl. § 5-1 må trekkes kraftig, siden den bestemmelsen ikke kommer til anvendelse for skader etter BAL. Spørsmålet setter kandidatene på prøve ut fra systemet i BAL. Poenget er som følger: BAL oppstiller en egen medvirkningsregel i § 7 første ledd, som representerer en høyere terskel enn etter § 5-1. I kollisjonstilfellene er det imidlertid § 8 andre ledd som gjelder. Paragraf 8 bygger på et utgangspunkt om at begge motorvogners forsikringsselskap selv svarer for skade, og at § 8 første ledd regulerer unntak fra dette uttømmende. Dersom det på begge sider foreligger slike forhold, skal ansvaret fordeles skjønnsmessig mellom de to. Dette reguleres uttømmende av § 8 andre ledd. Jf. f.eks. Hagstrøm/Stenvik, nederst s. 329: "I forholdet mellom de to motorvognene er § 8 uttømmende; reglene om skadelidtes medvirkning i § 7 kommer ikke til anvendelse der skadelidte retter krav mot den andre vognens trafikksforsikring." Tilsvarende i Hagland/Wilhelmsen, s. 194, og Kjelland, s. 201. Dette innebærer at det må skje en fordeling av skyld, uavhengig av den særskilte terskelen i BAL § 7.

Sannsynligvis vil dette falle vanskelig for kandidatene, der mange nok vil gå rett på § 7 uten å ta opp § 8 andre ledd. Her får kandidatene også begrenset hjelp fra anførselene i oppgaven, som taler om "avkortning" på grunn av manglende bilbeltebruk. Anførselens utforming er bedre tilpasset en § 7-kontekst enn § 8 andre ledd.

Det som skal foretas, er altså en skyldfordeling. Klart nok fremstår den møtende bilens forhold som klart mer graverende enn Peders. På den annen side er manglende bruk av bilbelte under § 7 ansett å overskride den særlige aktsomhetsterskelen i § 7 første ledd, jf. den såkalte bilbeltedommen, Rt. 2005 s. 887 (kortvarig avspenning av bilbelte). Bilbeltedommen indikerer altså at Peder er "meir enn berre lite å leggja til last", men kandidatene bør knytte dette til de momentene som var fremme i den saken, bl.a. det fokuset som har vært på bilbeltebruk over flere år.

Forsikringsselskapets anførsel om 50 % avkortning innebærer i realiteten en påstand om skylddeling, som forutsetter noenlunde likeverdige skyldforhold på begge sider. Dette kan ganske klart ikke være tilfelle her. Igjen må det understrekes at anførselene i oppgaven ikke passer godt med § 8 andre ledd, siden det ikke dreier seg om egentlig avkortning etter en medvirkningsregel, men om en skyldfordeling mellom partene og forsikringsselskapet til bilen Peder kjører heller ikke er trukket inn i tvisten.

Det naturlige er likevel først å behandle Peders anførsel om at det ikke skal foretas en avkortning. Dette bør avvises etter en henvisning til BAL § 8 andre ledd som legger opp til en vurdering av forholdene på begge sider. I den videre vurderingen bør det vises til at den møtende bilen fremstår som den dominerende årsaksfaktoren, samt til graden av skyld på begge sider. I Rt-1974-1243, der forskjellene i skyld nok var mer begrensede enn i det foreliggende faktum, måtte skadelidte selv svare for ¼ av tapet.

Spørsmålet må anses som vanskelig, og kandidater som utelukkende fokuserer på BAL § 7 første ledd og får til en forstandig drøftelse der, bør i begrenset utstrekning trekkes for det.

Anførselene i faktum legger som nevnt opp til en todelt drøftelse, der det først tas stilling til om det foreligger relevant medvirkning, og det deretter tas stilling til hvor mye erstatningen skal avkortes med. Kandidater som bygger på § 7 vil uansett komme frem til vurderingstemaet, nemlig en avveining av forholdene på begge sider ("återferda på kvar side og tilhøva elles", dvs. samme formulering som i § 8 andre ledd).

Uansett grunnlag, har kandidatene ikke tilstrekkelig opplysninger til å foreta en full vurdering der de kan lande på en bestemt prosentsats. Kandidatene bør imidlertid kunne knytte an til at skylden på den andre siden (møtende bil) fremstår som mer graverende enn Peders forhold, og dermed er det mulig å ta tilling til Peders påstand om av 50 % avkortning blir for mye.

4. Om bedømmelsen

Bedømmelsen beror på en helhetsvurdering av om studenten viser tilfredsstillende kunnskaper, ferdigheter og metodisk kompetanse. Grensen for ikke-bestått knytter seg til dette. I forskrift om studier og eksamen ved UiO § 6-1 heter det at "Når UH-lovens karakterskala bestått / ikke bestått benyttes ved Universitetet i Oslo, skal dette være et selvstendig vurderingsuttrykk uten sammenheng med den graderte karakterskalaen." Ved innføringen av B/IB på JUS1111 het det i saksfremlegget for Programrådet for rettsvitenskap (PMR) at "Grensen for bestått/ikke bestått foreslås formulert på samme måte som PMR vedtok for semesteroppgaven på JUS2211. For å bestå eksamen, må kreves det at "Kandidaten har oppfylt kravene til læringsutbytte slik det fremgår av emnebeskrivelsen, og har tilfredsstillende kunnskaper, ferdigheter og generell kompetanse." (<https://www.uio.no/for-ansatte/enhetssider/jus/ledelses-og-utvalgsmoter/pmr/moter/2019/pmr2/vedlegg/sak-om-bestatt-ikke-bestatt-jus1111.pdf>). Dette ble tiltrådt av PMR.

Grensen for bestått kan derfor ikke knyttes til grensen F/E i bokstavkarakterskalaen. I henhold til Forskrift om studier og eksamener ved UiO indikerer de to svakeste ståkarakterene at "kandidaten viser liten vurderingsevne og selvstendighet" og at "prestasjonen har noen vesentlige mangler". Karakterskalaen bestått/ikke bestått gir derimot ingen mulighet til å synliggjøre at en ståkarakter i realiteten kan uttrykke en forholdsvis svak måloppnåelse. Karakteren bestått skal derfor bare gis for besvarelser/presentasjoner som demonstrerer at kandidaten har fått tilstrekkelig faglig innsikt til å anvende kunnskapen på en selvstendig måte.

I spørsmål 1 (avtalerettsdelen) er det selvsagt ikke nødvendig å komme inn på alle momentene som er angitt i pkt. 2 ovenfor for å bestå den delen. Det er vanskelig å angi for hvor strykterskelen i dette spørsmålet isolert sett vil ligge, men kandidater som ikke kommer inn på argumentasjon rundt spørsmålet om hvorvidt Tastad hadde rimelig grunn/berettigede forventninger til å oppfatte Ås' utsagn og opptreden som en bindende tilslutning til avtalen, vil klart være i faresonen.

I spørsmål 2 (erstatningsrettsdelen) vil angivelsen i læringskravene både om at studentene skal ha god kunnskap om årsaksspørsmål og bilansvaret, og at de ferdighetsmessig skal kunne identifisere rettslige problemstillinger i et faktum, være relevant. Konkret betyr dette at kandidatene for bestått må kunne anvende årsaksreglene og medvirkningsreglene noenlunde riktig. Som nevnt ovenfor bør studentene imidlertid ikke trekkes for å gå veien om BAL § 4 i

årsaksspørsmålet, og i begrenset utstrekning for å forankre medvirkningsansvaret i § 7 i stedet for § 8. For øvrig kan særlig årsaksspørsmålet være vanskelig å identifisere ut fra faktum for ferske jusstudenter, så her bør kriteriet god kunnskap anvendes med lempelighet. Som påpekt ovenfor, bør kvalitativt gode drøftelser av rettslige spørsmål gi uttelling, mens ingen bør strykes fordi de har forvillet seg i det faktumet som er presentert i oppgaven. Siden de rettslige problemstillingene ligger noe skjult i oppgaven, og slike situasjoner ikke er noe studentene har fått særlig trening i, bør de også av denne grunn bedømmes mildt.

Ved totalbedømmelsen må tidsangivelsen på 1,5 og 2,5 timer på henholdsvis spørsmål 1 og 2 være retningsgivende ved vektleggingen av de to delene. For spørsmål 2 (erstatningsdelen) kan det være grunn til å anta at mange studenter bruke en del tid på å finne ut av faktum og rette seg inn mot de rettslige problemstillingene, noe som må forventes å gi dårligere tid til å skrive ut drøftelser. Det får det også tas hensyn til. Det må også tas hensyn til at vanskelighetsgraden av spørsmål 2 er vesentlig høyere enn spørsmål 1, noe besvarelsene synes å bekrefte.

Desember 2022

Harald Irgens Jensen

Erling Hjelmeng

Ole-Andreas Rognstad