

Teori 1111. Høsten 2013.

Del 2 Teori Bilansvarsloven.

Redegjør for

1. hvilke skadevoldende begivenheter et trafikksikringsselskap er ansvarlig for etter bilansvarsloven

Litteratur er her Peter Lødrup Lærebok i erstatningsrett 6. utg. Oslo 2009 s. 232 flg. En dom, Takstoldommen Rt 1984 s. 1023, står i domssamlingen.

Utgangspunktet i loven er § 1 og § 4 hvor det heter at loven gjelder for skade som motorvognen gjør på folk eller eige. Vurderingen blir i rettspraksis om skaden har sammenheng med de typisk skadevoldende egenskaper ved biler. Typiske skadetilfeller som nevnes i læreboken er "påkørsler, utforkjøringer, kollisjoner, blendende lykter, steinsprut og søleskvetting."

Vi har noen høyesterettsdommer som illustrerer tilfeller som faller utenfor bilansvarsloven. Et eksempel er nevnte takstoldom. Denne saken ble riktignok vurdert etter bilansvarslovens § 2a, men avgjørelsen illustrerer også §§ 1 og 4. Et transportoppdrag var avsluttet og en kranbil sto med støttelabbene ute og ble brukt for å heise takstoler fra bakken opp til der de skulle plasseres. Under arbeidet skjedde en ulykke og Høyesterett la avgjørende vekt på at dette ikke var et transportoppdrag. Bilen ble her brukt til noe annet enn kjøredning. Rt 1968 s. 878 er et klassisk tilfelle. Det var foretatt sprengingsarbeider som var avsluttet og det var et overheng som senere skulle fjernes. Veien var ryddet og åpen for ferdsel. En lastebil kjørte forbi med åpen lasteplan. En steinblokk falt ned fra overhengen og flere ble drept. Høyesterett mente det eneste avgjørende i hendelsesforløpet var steinblokken og at den hadde knust alt den traff. Bilens egenskaper hadde ingen betydning for ulykken. En ny dom er Rt 2012 s. 233. En sjåfør på en tankbil mistet taket da han steg ut av bilen og falt ned 1.5 meter og fikk varig skade. Dette falt innenfor BAL med den begrunnelse at ulykken hadde sammenheng med bilens utforming og høyde.

Et par dommer er nevnt i læreboken. I Hjullasterdommen Rt 1999 s. 1312 ble en hjullaster brukt som rambukk for å komme gjennom en vegg i forbindelse med et ran. Skaden falt innenfor BAL fordi den skyldtes hjullasterens bevegelse og kraft. Rt 1986 s. 1293, lastelemdommen. Her ble en sjåfør skadet da han forsøkte å legge en framontert lastelem på lasteplanet. Det avgjørende var ikke bilen, men selve lastearbeidet. Faren var ikke annerledes enn den som ville foreligge ved opplastingen av en annen gjenstand med tilsvarende tyngde og form.

Bal. §2 er nesten ikke nevnt i læreboken og det kan ikke forventes at den behandles.

Det avgjørende under sp. 1 er at bal §§ 1 og 4 nevnes, gjør kriteriet presiseres og at gjør kriteriet knyttes opp mot de typisk farevoldende egenskaper ved biler. Rettspraksis kan selvsagt nevnes for å illustrere loven uten at Rt -år og sidetall er med. Svært mange gjennomgår alt mulig i første del - §§ 3, 5, 8,9. Dette skjer stort sett på bekostning av det som skal behandles. Videre er det mange som

skriver mye om hensynene bak det objektive ansvar og historikk. Greit nok så lenge man har med det viktigste om "gjer".

2. i hvilken utstrekning trafikksikringsselskapet kan redusere erstatningen som følge av skadelidtes medvirkning.

Læreboken s. 421-424. Forhold på skadelidtes side kan ha relevans i mange relasjoner: ved culpavurderingen, årsakssammenheng og adekvans. § 5-1 i skadeerstatningsloven er hovedreglen om skadelidtes medvirkning og i lovens § 5-2 har man hjemmel for lempning. Det fremgår uttrykkelig av oppgaveteksten at det er skadelidtes medvirkning som skal behandles.

Kanskje det viktigste i sp. 2 er å vise at forholdet mellom skadelidte og trafikksikringsselskapet i sin helhet er regulert av bal, her bal. § 7. Også etter § 7 kreves årsakssammenheng mellom skadelidtes opptreden og skaden eller skadens omfang. Dertil kreves at skadelidte har opptrådt uaktsomt. Det er en forskjell mellom bal. § 7 første ledd og skl. § 5-1. I bal. § 7 første ledd er tatt med uttrykket "kan leggjast berre lite til last." Dette betyr at man ser helt bort fra skadelidtes medvirkning i tilfeller av lavere grader av uaktsomhet. Dette er den mer dagligdagse og uskyldelig uaktsomhet. En forholdsvis ny dom om bal. § 7 første ledd er Rt 2006 s. 1099 hvor skadelidte fikk 0 i erstatning. Når skadelidte visste at sjåføren hadde promille, kan nå erstatning reduseres etter første ledd mens man tidligere brukte daværende tredje ledd. I dommen i Rt 2008 s. 453 visste passasjerer at sjåføren var beruset og fikk 40 % reduksjon i erstatningen.

I bal. § 7 andre ledd har man en særregel for tilfeller hvor bilens skadevoldende egenskaper er ubetydelige og her gjelder ikke unntaket om "lite til last".

I tredje ledd har man så en særregel for passasjerer i en bil som visste at bilen er frastjålet eieren. Skadelidte skal da ikke ha erstatning i det hele tatt med mindre særlige grunner taler for det. Særlige grunner er først og fremst forhold knyttet til forbrytelsen og kjøringen og regelen er i rettspraksis tolket ganske snevert. En nyere dom om tredje ledd er Rt 2008 s. 1759 hvor skadelidte var med i en fluktbil. Han fikk intet i erstatning.

Fjerde ledd er nå begrenset til bare å gjelde sjåføren. Den praktiske betydning av fjerde ledd ligger i alt. b) som omhandler promillekjøring. Hvis sjåføren visste eller måtte vite dette, er hovedregelen at han ikke får erstatning. Også her gjelder unntaket for særlige grunner. Det gjelder et krav om årsakssammenheng mellom ulykken og sjåførens promille. "Måtte vite" betyr en situasjon hvor en påstått uvitenhet for andre virker uforståelig.

Ved vurderingen av reduksjon i erstatning skal det etter § 7 første ledd tas hensyn til adferden på hver side og forholdene ellers. Lødrup nevner at det må erindres at skadelidtes krav etter seg mot et trafikksikringsselskap og ikke mot den personlige skadevolder. Videre nevner han at det er flere grunner som taler for at man i utgangspunktet bør være noe mer liberal mot skadelidte ved trafikkskader enn ellers.

Jeg ville tro at mange kommer til å ha problemer med å holde de forskjellige ledd i § 7 fra hverandre. Alle besvarelser jeg har lest finner frem til bal. § 7 og bruker ikke skl. § 5-1. En god del misforstår tillegget om " lite til last."

Nivået på teoridelen er jevnt over langt svakere enn praktikummen.

8. januar 2014

Peter Hambro