

Avkortning av erstatning i sammenheng med motorvognulykker

Kandidatnummer: 167

Antall ord: 14829



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10. desember 2020

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	1
1 Innledning.....	3
1.1 Oppgavens tema	3
1.2 Aktualitet	4
1.3 Begrepsavklaring	6
1.4 Avgrensning og fremgangsmåte.....	8
2 Forholdet mellom norsk rett og EU-rett.....	10
2.1 Gjennomføring av EØS-retten i Norge.....	10
2.2 EFTA-domstolens funksjon.....	10
2.2.1 EFTA-domstolens rådgivende uttalelser	11
2.3 Motstrid mellom norsk rett og EØS-retten	12
2.3.1 Direktivkonform tolkning	12
2.3.2 Direktiv om motorvognforsikring	14
2.4 Oppsummering av forholdet mellom norsk rett og EU-rett	15
3 Norsk erstatningsrett og bilansvar	16
3.1 Grunnlaget for erstatningsretten	16
3.2 Hensyn bak det norske bilansvaret	16
4 Bilansvarslova § 7 (1)	18
4.1 Domstolens avgjørelse om det skal foretas avkortning	18
4.1.1 EU-rettspraksis tilknyttet domstolens vurdering om avkortning	19
4.2 Avkortning som en følge av skadelidtes medvirkning	20
4.2.1 Rettspraksis tilknyttet skadelidtes medvirkning.....	21
4.2.2 Komparativ rett og rettspraksis tilknyttet begrepet «medverka»	23
4.3 Når avkortning blir avskåret som følge av liten uaktsomhet hos skadelidte	25
4.4 Bebreidelsen hos skadelidte og skadevolder, og forholdene ellers	27
4.4.1 Norsk rettspraksis tilknyttet «åtferda på kvar side og tilhøva elles».....	27
4.5 Oppsummering av punkt 4	29
5 Bilansvarslova § 7 (2) og (3).....	30
5.1 Særregelen om skade voldt av motorvogn som står stille	30
5.1.1 Rettspraksis fra EU-domstolen om skade voldt av stillestående motorvogn.....	31
5.2 Særregelen om reduksjon etter å ha kjørt i en frastjålet bil	33

6	Bilansvarslova § 7 (4) bokstav a og b	35
6.1	Særreglene om avkortning som følge av bruken av motorvogn i sammenheng med et lovbrudd	35
6.1.1	Forarbeidene utdyper ikke vilkåret «særlege grunnar»	36
6.2	Rettspraksis tilknyttet § 7 (4).....	36
7	Avkortning på bakgrunn av passiv identifikasjon.....	38
7.1	Passiv identifikasjon etter norsk rett.....	38
7.1.1	Rettspraksis tilknyttet passiv identifikasjon.....	38
7.2	Passiv identifikasjon etter motorvognforsikringsdirektivet i EU-retten.....	41
8	Begrensningen for nasjonal kompensasjonsordning	43
9	Komparativ rett i sammenheng med avkortningsprosjenter.....	45
10	Avslutning	48
10.1	Grensen for avkortning av erstatning i motorvognulykker	48
10.2	Videre betraktninger	49
	Litteraturliste	50

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema

Spørsmålet om det er grunnlag for utbetaling av erstatning oppstår som følge av skadesituasjonen. Motorvognforsikring har som formål å gi skadelidte rett til erstatning direkte fra selskapet som har forsikret bilen, selv om ingen har skyld i skaden.¹ I Norge er det lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) som inneholder regler om ansvar for skade som motorvogner forårsaker. Loven regulerer den skadelidtes erstatningsrettslige stilling når det er en motorvogn som har voldt skaden, og trafikkselskapets ansvar. Bilansvarslova § 7 omhandler avkortning av erstatning som følge av at skadelidte har medvirket til skaden. Forsikringselskap må ta utgangspunkt i denne lovhjemmelen før det blir gjort reduksjon av utbetalingen til skadelidte.

Erstatningsretten er i utgangspunktet nasjonal, men blir påvirket av overnasjonal rett, herunder EU-retten. I 1994 vedtok Norge lov om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven), der det følger av § 1 at «[b]estemmelsene i hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde skal gjelde som norsk lov». Norge har dermed forpliktet seg til å gjennomføre hoveddelen i EØS-avtalen for å kunne være med i samarbeidsområdet med EU-land. EØS-avtalen skal sørge for at medlemsstatene i EØS (Island, Liechtenstein og Norge) og EU følger et felles regelverk.² Dette betyr at de nasjonale reglene må gjenspeile EU-rettens regler for at EØS-avtalen skal kunne opprettholdes, selv om erstatningsretten er nasjonal. Dette er et utslag av homogenitetsprinsippet, som tilsier at EØS-avtalens bestemmelser skal ha samme innhold som de parallelle bestemmelsene i EU-traktatene.³

EU har utviklet reglene for motorvognforsikring gjennom fem forskjellige direktiver, som senere har blitt konsolidert i et direktiv. Motorvognforsikringsdirektivet gjelder forsikringsrett og trådte i kraft 23. november 2011.⁴ Et av formålene med motorvognforsikringsdirektivet er

¹ Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) § 4 første punktum

² Regjeringen, *Hva EØS-avtalen omfatter*, <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/eos1/hva-avtalen-omfatter/id685024/> (lest 30. august 2020)

³ Ot.prp. nr. 92 (2008-2009) s. 12

⁴ EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2009/103/EF av 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes (femte direktiv om motorvognforsikring)

å sikre effektivitet og et raskt oppgjør av erstatningskravet for å unngå lange rettssaker som blir mer kostbare.⁵ Det følger av art. 3 (1) at «hver medlemsstat [skal] treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på medlemsstatens territorium, er dekket av forsikring». Et slikt hensiktsmessig tiltak kan være å etablere veikontroll og effektive straffer for eier av uforsikrede kjøretøy.⁶ Det følger av annet ledd at det er medlemsstaten som skal fastsette omfanget av ansvarsdekningen og vilkårene for forsikringsdekningen på grunnlag av tiltakene omhandlet i første ledd.

I norsk rett er direktivet implementert i bilansvarslova. Det følger av bilansvarslova § 7 at domstolene tillegges en skjønnsmargin i vurderingen om det skal skje avkortning av erstatningen. Bestemmelsens første ledd sier at dersom skadevolder har medvirket til skaden med vilje eller i uaktsomhet, «kan» retten minske erstatningskravet eller la det falle helt bort. Selv om domstolen har en fri vurdering av avkortningen som følge av ordbruken, er ikke avkortning noe domstolen kan velge å gjøre. Spørsmålet som i denne forstand oppstår er hvor grensen for avkortning av erstatning i motorvognulykker i norsk erstatningsrett går. Dette er dermed hovedproblemstillingen som oppgaven sikter på å avklare.

1.2 Aktualitet

Til tross for at retten «kan» foreta avkortning etter bilansvarslova § 7, ble Norge erstatningsansvarlig som følge av feil gjennomføring av motorvognforsikringsdirektivet i Rt. 2000 s. 1811 (Finanger-dommen I). Som følge av at staten ikke hadde gjennomført direktivet ved å ekskludere forsikring for passasjerer, vant Finanger sitt erstatningssøksmål i 2005 mot staten.⁷

En annen sak som illustrerer viktigheten av å tolke EU-retten riktig er NAV-saken. Saken handlet om at NAV anklaget 78 trygdemottakere for å ha begått trygdesvindler. Trygderetten hadde ikke bedt EFTA-domstolen om rådgivende uttalelse i noen av sakene. Høsten 2019 fant

⁵ Ibid. betraktning nr. 30

⁶ Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability, COM/2018/336 final - 2018/0168 (COD) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52018PC0336> (lest 8. oktober 2020)

⁷ Rt. 2005 s. 1365

flere tingretter ut at reglene for å ta med seg trygdeytelser til EU- og EØS-land har vært praktisert feil, slik at de anklagede kan være uskyldig dømt, og flere tusen saker er trolig feilbehandlet.⁸ Trygdesakene er for tiden til behandling i Høyesterett hvor det ventes på en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen for at en slik feilpraktisering av reglene ikke skal skje i fremtiden.

I Norge finnes det 2,8 millioner personbiler, og siden det er ca. 2,47 millioner husholdninger i landet blir det litt over en bil per husholdning.⁹ De siste fem årene fra og med 2019 ble 636 personer hardt skadet og 115 drept i trafikkulykker.¹⁰ I tillegg var det 4358 personer som ble skadd (inkluderer lettere skadet) i 2019.¹¹ Når en ulykke først forekommer, er det viktig at bilansvarslova sikrer at norske borgere får de samme rettighetene som resten av innbyggerne i EØS- og EU-landene. Viktigheten av at reglene for bilansvaret må være mer homogene ble presisert i tredje motorvognforsikringsdirektivet hvor det er nevnt innledningsvis at «skadelidte ved motorvognulykker skal garanteres lik behandling uansett hvor i Fellesskapet ulykken inntreffer».¹²

Finanger I og II, Rt. 2008 s. 453 og Candolin-dommen¹³ er noen av de rettsavgjørelsene fra Norge og EU som omhandler avkortning av erstatning i motorvognulykker og har vært mest rettsutviklende på området. Det alle disse avgjørelsene har til felles er at de ble avklart før den siste endringen av motorvognforsikringsdirektivet i 2009. Siden dette har det ikke kommet noen nyere saker for Høyesterett som setter avkortning av erstatning i motorvognulykker på spissen. Likevel har Høyesterett i nyere rettspraksis, f.eks. HR-2016-1464-A og Rt. 2014 s. 453, henvist til disse eldre dommene istedenfor å foreta en tolkning av bilansvarslova § 7 i lys av motorvognforsikringsdirektivet og andre rettsavgjørelser fra EU-domstolen.¹⁴ Dette er problematisk fordi Høyesterett utførte tolkning med grunnlag i rettsavgjørelser som fant sted,

⁸ Krekling, David Vojislav, Håvard Grønli, *Dette er trygdeskandalen*, nrk.no, <https://www.nrk.no/norge/dette-er-trygdeskandalen-1.14760396> (lest 9. oktober 2020)

⁹ Statistisk sentralbyrå, *Mengde kjøring og dødsfall i trafikken, fra 1970 til i dag*, ssb.no, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/faktaside/bil-og-transport#blokk-1> (lest 9. oktober 2020); Statistisk sentralbyrå, *Familier og husholdninger*, ssb.no, <https://www.ssb.no/familie/> (lest 9. oktober 2020)

¹⁰ Statistisk sentralbyrå, *Trafikkulykker med personskaade*, ssb.no, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar> (lest 9. oktober 2020)

¹¹ L.c.

¹² EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 90/232/EØF av 14. mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn (tredje direktiv om motorvognforsikring)

¹³ C-537/03 Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. (30. juni 2005)

¹⁴ C-348/98 Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira (14. september 2000); C-356/05 Elaine Farrell mot Alan Whitty mfl. (19. april 2007); C-409/09 José Maria Ambrósio Lavrador og Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio (9. juni 2011); C-162/13 Vnuk mot Zavarovalnica Triglav d.d (14. september 2014); C-514/16 Rodrigues de Andrade mot Salvador mfl. (28. november 2017); C-334/16 Torreiro (20. desember 2017)

samtidig som det skjedde en oppdatering av bilansvarslova og femte motorvognforsikringsdirektiv. Det vil være mer i samsvar med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen å foreta en dynamisk tolkning av bilansvarslova og ved å vektlegge nyere EU-rettspraksis, enn det er å lene seg på eldre rettspraksis alene.

24. mai 2018 ble det lagt frem et forslag om å endre motorvognforsikringsdirektivet.¹⁵ Endringen er foreslått som følge av et behov for å styrke vernet av skadelidte og å utvide bilansvarets virkeområde. Det nye direktivet vil blant annet være en kodifisering av EU-domstolens rettspraksis, da EU-domstolen gjennom en rekke dommer har videreutviklet innholdet i direktivet. En av endringene er at ulykker forårsaket under normal bruk av et kjøretøy for transportformål, inkludert bruken på private eiendommer, vil falle innenfor direktivets virkeområde.¹⁶

Siden forslaget i 2018 om endring av direktivet ikke er vedtatt enda, har ikke Høyesterett måttet tatt stilling til de nye endringene som er foreslått. Likevel vil det at direktivets virkeområde utvides ikke bare påvirke virkeområdet til bilansvarslova, det vil også føre til at reglene for avkortning må revideres.

1.3 Begrepsavklaring

Siden oppgaven skal omhandle skade gjort av motorvogner er det nødvendig å avklare begrepet «motorvogn». Ifølge bilansvarslova § 3 (1) er en motorvogn et «køretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å køyrast på bakken, såleis og trådbuss (trolleybuss), men ikkje køretøy som går på skjener». Videre er luftfartøy og luftputefartøy ikke regnet som motorvogn, jf. § 3 (2).

For å kunne ta stilling til grensene mellom nasjonal erstatningsrett og EØS-retten, forklares begrepet dualisme. Dualisme innebærer å betrakte nasjonal rett og folkeretten som to atskilte rettssystemer, og gjør at det etter nasjonal rett kan vedtas en lov som innebærer et folkerettsbrudd.¹⁷ Det kreves derfor særskilt gjennomføringslovgivning for at en folkerettslig forpliktelse skal legges til grunn i den nasjonale domstolen. Dette betyr at den norske

¹⁵ Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52018PC0336> (lest 8. oktober 2020)

¹⁶ Ibid. art. 1

¹⁷ Lilleholt (2014) s.19

bilansvarslova kan være i strid med motorvognforsikringsdirektivet, og hva som skjer i et slikt tilfelle drøftes nærmere under punkt 2.3.

I oppgaven vil EU-rett og EØS-retten bli nevnt flere ganger, og de to begrepene må derfor forklares. EU-samarbeidet baserer seg på EU-lovgivning fra primær- og sekundærkilder som utgjør EU-retten. Bestemmelser vedtatt i EU-traktatene utgjør primærlovgivningen, og sekundærlovgivningen består av forskrifter, direktiver og beslutninger som er avledet fra prinsippene og målene som er angitt i traktatene. «EØS-avtalen speiler EU-retten, og EU-domstolens praksis står sentralt også i EØS-retten».¹⁸ EØS-retten består av EU-rett og praksis fra EU-domstolen, men EØS-komiteen må først vedta lovendringen før EU-rett kan bli en del av EØS-retten.¹⁹

Innad i EU-samarbeidet er det også forskjell på hvilke regler som skal være identiske i alle medlemslandene og hvilke regler som kan formes av medlemslandene. Både forordninger og direktiver er sekundærlovgivning, og reguleres av EØS-avtalens art. 7. Forskjellen på en forordning og et direktiv er at forordninger skal «gjøres til en del av avtalepartenes interne rettsorden», slik at disse er identiske for alle EU/EØS-land.²⁰ Et direktiv skal på en annen side overlates til «avtalepartenes myndigheter å bestemme formen og midlene for gjennomføringen i intern rettsorden».²¹ Dette betyr at forordninger skal gjelde umiddelbart uten at de må tas inn i den enkelte nasjons lovgivning først, imens lovgivningen i det enkelte medlemsland må tilpasses direktivene.

Hovedregelen for erstatning er at det kun omfatter en skadelidts økonomiske tap, jf. lov om skadeserstatning (skadeserstatningsloven) § 3-1.²² Det skilles derfor mellom alminnelig erstatningsrett og oppreisningserstatning. Alminnelig erstatning er erstatning for økonomisk skade. Oppreisningserstatning ble tidligere kalt erstatning for tort og svie, og er erstatning som idømmes av moralske og preventive grunner. Grunnen for dette skillet er at forsikringer som regel dekker erstatning for økonomisk skade, mens oppreisningserstatning kommer i tillegg.

¹⁸ Ibid. s. 82

¹⁹ Regjeringen, *EØS-komiteen*, <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/eos1/eos-komiteen/id685091/> (lest 20. september 2020)

²⁰ Lilleholt (2014) s. 82

²¹ L.c.

²² Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven)

I *common law* land, som England, vil man også kunne tilkjenne erstatning for *punitive damages* (straffeerstatning). Straffeerstatning er erstatning som tillegges skadevolder som følge av at hans oppførsel har vært spesielt skadelig og at man ønsker å gi ytterligere straff enn det erstatningskravet skadelidte krever. Det vil derfor være et tillatt formål i *common law* land å tilkjenne en slik erstatning fordi det vil virke preventivt mot å foreta skade.

For å kunne ta stilling til avkortning i erstatningen til etterlatte i tilfeller hvor avdøde medvirket til sin egen skade, må begrepet identifikasjon forklares. Identifikasjon betyr at handlinger som er begått av andre blir regnet som at den er begått av en selv. Man skiller mellom aktiv og passiv identifikasjon i norsk erstatningsrett. Aktiv identifikasjon innebærer at man blir erstatningsansvarlig for en skadevoldende handling begått av andre enn man selv. Et eksempel på dette er arbeidsgiveransvaret. Passiv identifikasjon er reduksjon eller bortfall av utbetalingen som følge av en annen enn den skadelidtes egen medvirkning til skaden.²³

1.4 Avgrensning og fremgangsmåte

For å begrense oppgavens omfang er det nødvendig å foreta visse avgrensninger. Tingskade eller oppreisningserstatning vil ikke være et tema for oppgaven da den begrenser seg til å omhandle personskade. Rettsavgjørelser som omhandler oppreisningserstatning, vil kun bli nevnt om de inneholder relevante momenter som kan brukes i beslutningen om avkortning.

Siden oppgaven vil handle om bilansvarslova og hvordan bestemmelsene tolkes av domstolene, vil det ikke bli redegjort for hvordan forsikringsselskapene utøver reglene. Selv om forsikringsretten er en videreføring av erstatningsretten, og forsikringsselskapet må ta stilling til bilansvarslova, er forsikringsavtaler individuelle og inngått mellom forsikringsselskaper og forsikringstakerne. Forsikringsselskapers anvendelse av avkortningsreglene vil derfor ikke bli drøftet.

Det vil også avgrenses mot det kumulative vilkåret om årsakssammenheng. Vilkåret om årsakssammenheng krever en påregnelig sammenheng mellom den forsettlige eller uaktsomme handlingen og skadelidtes økonomiske tap. En slik årsakssammenheng må foreligge for at man skal kunne foreta en reduksjon i erstatningen. Årsakssammenheng er en

²³ Lødrup, Peter, *Identifikasjon - jus*, Store norske leksikon, https://snl.no/identifikasjon_-_jus, (lest 23. september 2020)

forutsetning for at man skal kunne tilkjenne erstatning, men på grunn av oppgaven sitt omfang er det nødvendig å avgrense mot dette vilkåret.

Oppgaven vil begynne med en redegjørelse av gjennomføringen av EØS-retten i Norge, EFTA-domstolen og hva som skjer ved motstrid mellom norsk rett og EØS-retten. Det vil bli gjort en kort gjennomgang av prinsippet om direktivkonform tolkning og motorvognforsikringsdirektivet for å forstå retningslinjene man må ta i betraktning til i norsk rett.

Videre vil hensynene bak erstatningsretten og bilansvarslova bli tydeliggjort før vilkårene i bilansvarslova § 7 blir utredet. Hvert enkelt vilkår i bilansvarslova § 7 vil bli redegjort for i lys av forarbeidene, norsk og utenlandsk rettspraksis samt reelle hensyn. Deretter vil oppgaven gå inn på passiv identifikasjon etter norsk rett og EU-retten. Videre vil det bli gjort en kort redegjørelse for muligheten til nasjonale kompensasjonsordninger og avkortningsprosentene som er brukt etter norsk, tysk og engelsk rett vil bli drøftet.

2 Forholdet mellom norsk rett og EU-rett

2.1 Gjennomføring av EØS-retten i Norge

For at EØS-retten skal gjelde i Norge, må den gjennomføres i nasjonal rett.²⁴ Dette gjøres enten ved å inkorporere folkerettslige forpliktelser gjennom lov eller forskrift, alternativt ved å innføre en tilsvarende regel. Dette blir presisert i EØS-avtalens art. 7 hvor det står at:

«[r]ettsakter som er omhandlet i eller inntatt i vedlegg til [avtalen] eller i EØS-komiteens vedtak, skal være bindende for avtalepartene og skal være eller gjøres til del av deres interne rettsorden som følger».

Presumpsjonsprinsippet, som går ut på at norsk rett tolkes i overensstemmelse med folkeretten, sørger også for at norske domstoler tolker norske lovbestemmelser i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser.²⁵ I de tilfellene det er nok å konstatere rettsharmoni, nasjonal lov er allerede i samsvar med de aktuelle EU/EØS-reglene, trenger ikke Norge gjøre endringer i lovgivningen.

2.2 EFTA-domstolens funksjon

EFTA-domstolen ble dannet i sammenheng med EØS-avtalen, jf. art. 108 (2) og avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkingsorgan og en domstol (ODA-avtalen) jf. art. 27-41. EFTA-domstolen fungerer som en domstol for EFTA-statene og behandler søksmål som EFTAs overvåkingsorgan (ESA) reiser mot ett eller flere av EØS/EFTA-landene.²⁶ I tillegg behandler domstolen ugyldighetssøksmål EØS/EFTA-land reiser mot avgjørelser som er tatt av ESA. EØS-rettslige spørsmål som oppstår har domstolen også jurisdiksjon til å avgjøre og kan komme med rådgivende tolkningsuttalelser. Den har likevel ikke jurisdiksjon over EU eller EUs medlemsland da domstolen kun gjelder for EFTA-statene. EU-domstolen er ikke underlagt EFTA-domstolen og har «full kontroll over hvordan EØS-avtalen tolkes og anvendes i EU».²⁷ En nasjonal domstol kan henvende seg til EFTA-

²⁴ Supra punkt 1.3

²⁵ NOU 2002:12 s. 108

²⁶ Regjeringen, *Efta-domstolen*, <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/eos1/eos-organene/efta-domstolen/id685068/> (lest 9. september 2020)

²⁷ Store norske leksikon, *EFTA-domstolen*, <https://snl.no/EFTA-domstolen> (lest 9. september 2020)

domstolen om tolkningen av EØS-avtalen, og EFTA-domstolen vil deretter gi en rådgivende uttalelse.²⁸ EFTA-domstolen ga rådgivende uttalelser i sammenheng med Helgadóttir-dommen²⁹ og Finanger-dommen I, som utdypes nærmere under punkt 2.2.1 og 8.

Den store forskjellen mellom en uttalelse fra EFTA-domstolen og EU-domstolens avgjørelser er at EFTA-domstolens uttalelse ikke er rettslig bindende for den nasjonale domstolen slik en uttalelse fra EU-domstolen er for EU-landene. EFTA-domstolens rådgivende funksjon fremgår av ODA-avtalen art. 34. Denne artikkelen er i det vesentlige kopiert fra EFT art. 235 og regulerer EU-domstolens kompetanse. Siden EFTA-domstolens uttalelser fremstår som rådgivende, vil oppgaven videre ta for seg hvilken rettskildemessig vekt en rådgivende uttalelse vil ha for Norge.

2.2.1 EFTA-domstolens rådgivende uttalelser

Som nevnt i punkt 1.2 erkjente Høyesterett statens erstatningsansvar som følge av den rådgivende uttalelsen EFTA-domstolen ga i sammenheng med Finanger-dommen I. Det vil derfor være nødvendig å se på hvilken rettskildemessig vekt EFTA-domstolens uttalelser har ved tolkningen av norsk rett da det vil påvirke tolkningen av avkortningsreglene.

Spørsmålet Høyesterett tok for seg i Finanger-dommen I var om regelen i bilansvarslova § 7 var i strid med motorvognforsikringsdirektivet som var inntatt i EØS-avtalen. 17. november 1999 ga EFTA-domstolen en rådgivende uttalelse (E-1/99) og nevnte i avsnitt 36 at det var:

«uforenlig med EØS-retten [...] at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn, ikke har krav på erstatning med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden».

Høyesterett uttaler i Finanger-dommen II at den rådgivende uttalelsen fra EFTA-domstolen, som den ga i sammenheng med Finanger I, må tillegges «vesentlig vekt».³⁰ Dette var begrunnet med at EFTA-statene opprettet en domstol som skulle sikre en lik fortolkning og anvendelse av avtalen for medlemsstatene. I tillegg innehar EFTA-domstolen spesialkunnskap

²⁸ Regjeringen, *Efta-domstolen*, <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/eos1/eos-organene/efta-domstolen/id685068/> (lest 9. september 2020)

²⁹ E-7/00 Halla Helgadóttir and Daníel Hjaltason and Iceland Insurance Company Ltd. (14. juni 2001)

³⁰ Rt. 2005 s. 1365 avsnitt 51

og burde kunne uttale seg med betydelig autoritet.³¹ Denne uttalelsen fra Høyesterett gir antydning om at opprettelsen av EFTA-domstolen ville være meningsløs om de nasjonale domstolene ikke tar domstolens rådgivende uttalelser til følge, da det er denne som sitter med spesialkunnskapen om EØS-retten.

I Rt. 2004 s. 904 (Paranova-dommen) viser Høyesterett, i sammenheng med spørsmålet om hvilken vekt norske domstoler skal legge på EFTA-domstolen, til Finanger-dommen I. Høyesterett nevner at det skal:

«meget til for at Høyesterett skal fravike det domstolen uttaler om forståelsen av de EØS-rettslige bestemmelsene, og ganske særlig på et område som det foreliggende, hvor EU/EØS-retten er spesialisert og utviklet. Jeg finner imidlertid grunn til å nevne at EFTA-domstolens oppgave er å tolke EØS-retten, ikke å vurdere bevis og foreta konkret subsumsjon, jf. det domstolen selv uttaler i avsnitt 38, om at det er ‘den nasjonale domstolens oppgave å vurdere og bedømme bevis og klargjøre faktum, for så å anvende den relevante EØS-retten på sakens faktum’».³²

Vekten på EFTA-domstolens uttalelse kan dermed variere ut ifra den konkrete saken og vanligvis skal det mye til før en nasjonal domstol fraviker en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen. Samtidig viser NAV-saken viktigheten av å bruke EFTA-domstolens kompetanse til å klarlegge EU-reglementet, da manglende henvendelser sørget for feil praktisering av lovverket.³³

2.3 Motstrid mellom norsk rett og EØS-retten

2.3.1 Direktivkonform tolkning

Etter EFT art. 10 følger det et prinsipp om direktivkonform tolkning i sammenheng med lojalitetsplikten, som går ut på at partene plikter å opptre lojalt mot hverandre. Prinsippet om direktivkonform tolkning handler om å tolke lovteksten i samsvar med bakenforliggende direktiv. EU-domstolen uttalte i Faccini Dori-saken at EFT art. 10 også gjelder domstolene.³⁴ I saken nevnes det at:

³¹ Rt. 2000 s. 1811 s. 1820; Rt. 2005 s. 1365 avsnitt 51

³² Rt. 2004 s. 904 avsnitt 67

³³ Supra punkt 1.2

³⁴ C-91/92 Paola Faccini Dori mot Recreb Srl. (14. juli 1994) avsnitt 26

«when applying national law, whether adopted before or after the directive, the national court that has to interpret that law must do so, as far as possible, in the light of the wording and the purpose of the directive so as to achieve the result it has in view and thereby comply with the third paragraph of article 189 of the Treaty».³⁵

Hensynet bak prinsippet er å sikre at nasjonale myndigheter respekterer borgernes rettigheter til tross for at direktivet ikke blir gjennomført i den nasjonale lovgivningen. Rettighetene som følger av direktivene vedtatt av EU, skal borgerne allerede være sikret ved at landet er en del av EU-samarbeidet.

EFTA-domstolen har ikke vurdert om det gjelder et tilsvarende prinsipp i EØS-retten for EØS-landene. Dette til tross for at ordlyden i EFT art. 10 og EØS-avtalen art. 3 er veldig lik, slik at det fremstår som at art. 3 i EØS-avtalen skal gjelde tilsvarende som EFT art. 10.

Høyesterett presiserer i Finanger-dommen I at prinsippet som er utviklet i EU-retten, ikke skal gå lenger enn presumpsjonsprinsippet i norsk rett.³⁶ I tillegg nevner Høyesterett at det derfor ikke er grunn til å gå inn på spørsmålet om prinsippet om direktivkonform tolkning i EØS-retten går like langt som i EU-retten. Dette kan forklares med at presumpsjonsprinsippet allerede sørger for at norske domstoler tolker norsk lov i samsvar med folkeretten.

Allikevel følger det av protokoll 35 i EØS-avtalen at EFTA-statene forplikter seg til «om nødvendig å innføre en lovregel om at EØS-reglene skal gå foran» i tilfeller av mulig konflikt mellom gjennomførte EØS-regler og andre lovregler. Dette betyr at EFTA-statene ved inngåelse av avtalen har bundet seg til å la EØS-reglene gå foran nasjonale lover i tilfeller ved motstrid. I norsk lov er dette hjemlet gjennom EØS-loven § 2 som sier at:

«[b]estemmelser i lov som tjener til å oppfylle Norges forpliktelser etter avtalen, skal i tilfelle konflikt gå foran andre bestemmelser som regulerer samme forhold. Tilsvarende gjelder dersom en forskrift som tjener til å oppfylle Norges forpliktelser etter avtalen, er i konflikt med en annen forskrift, eller kommer i konflikt med en senere lov».

Slik oppfylder norsk lov vår forpliktelse til EØS-avtalen gjennom EØS-lovens § 2 og presumpsjonsprinsippet. Siden formålene med både presumpsjonsprinsippet og direktivkonform tolkning er såpass like, vil fagterminologien ikke være avgjørende så lenge

³⁵ L.c.

³⁶ Rt. 2000 s. 1811 s. 1829

resultatet er det samme. Art. 3 og protokoll 35 i EØS-avtalen sørger allikevel for at EFTA-statene skal tolke loven i samsvar med EØS-avtalen og la EØS-reglene gå foran ved motstrid. Det virker derfor som at prinsippet om direktivkonform tolkning ikke er gjeldende for EØS-land, men at art. 3 og protokoll 35 likevel sørger for samme resultat.

2.3.2 Direktiv om motorvognforsikring

Motorvognforsikringsdirektivet er et direktiv som skal regulere ansvarsforsikring for motorvogn i Europa. Det nyeste motorvognforsikringsdirektivet kom 16. september 2009 og alle de fem motorvognforsikringsdirektivene ble konsolidert i et direktiv.³⁷ Direktivet ble gjennomført i norsk rett ved å innføre nye bestemmelser og ved å endre eksisterende bestemmelser i bilansvarslova.

Femte motorvognforsikringsdirektiv sørget for en endring i tredje motorvognforsikringsdirektiv.³⁸ Av direktivets art. 13 nr. 3 fremgår det at passasjerer ikke skal ekskluderes fra medlemsstatenes forsikringsdekning med begrunnelse om at vedkommende visste eller burde visst at sjåføren var påvirket av rusmidler. Før endringen ville passasjereren stått i en dårligere posisjon enn sjåføren, da passasjereren ikke ville fått erstatning om han hadde medvirket. Endringen sørger derimot for at alle dekkes av forsikringen.

I norske forarbeider nevnes det at:

«[i] og med at de eksisterende norske regler på dette området i det vesentlige er i samsvar med EØS-reglene, vil departementet innskrenke seg til å redegjøre for EØS-reglene på de punkter hvor EØS-tilpasningen krever endringer i det norske regelverket».³⁹

Årsaken til at norsk lov allerede var i samsvar med direktivet var en direkte følge av Høyesteretts dom i Finanger-dommen I, hvor det ble klargjort at norsk lov ikke var i samsvar med direktivet ved å ekskludere passasjerer fra å være dekket av forsikring. I den forstand bilansvarslova allerede har vært i samsvar med motorvognforsikringsdirektivets krav, har det vært nok å konstatere rettsharmoni.

³⁷ EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2009/103/EF av 16. september 2009

³⁸ Ot.prp. nr. 30 (2006–2007) s. 24

³⁹ Ot.prp. nr. 72 (1991–1992) s. 15

De stadige oppdateringene av direktivene og formålet bak viser hvilken effekt de kontinuerlige samfunnsendringene har på EU- og EØS-retten. Samtidig har reglene fått et mer spesifikt virkeområde for hver oppdatering av direktivet, for å sikre at borgerne av medlemslandene får de samme rettighetene. Til tross for at det er blitt utformet fem motorvognforsikringsdirektiv, som senere har blitt konsolidert i et, er det fortsatt uklarerheter i direktivet. Forslaget om å oppdatere motorvognforsikringsdirektivet fra 2018 er et direkte utslag av dette. Direktivet er taust om hvordan avkortningen av erstatning skal skje, og dette er det derfor domstolene i det enkelte medlemsland som må avgjøre ut ifra nasjonal lovgivning.

2.4 Oppsummering av forholdet mellom norsk rett og EU-rett

Innledningsvis ble det nevnt at EU-retten påvirker norsk rett til tross for at erstatningsretten er nasjonal. Det vi har sett under punkt 2 er at EFTA-domstolens uttalelser i utgangspunktet er rådgivende, men at nasjonale domstoler som regel vektlegger disse på grunn av EFTA-domstolens kompetanse innen EØS-retten. I tillegg gjelder ikke direktivkonform tolkning innen norsk rett, men EØS-loven § 2 og presumpsjonsprinsippet sørger for samme resultat. At norsk rett ikke kan gå utenfor motorvognforsikringsdirektivets bestemmelser er med på å sette grensene for avkortningsreglene etter norsk erstatningsrett. Videre vil oppgaven ta for seg avkortning av erstatning i motorvognulykker etter norsk rett sett i sammenheng med motorvognforsikringsdirektivet og EU-domstolens begrensninger.

3 Norsk erstatningsrett og bilansvar

3.1 Grunnlaget for erstatningsretten

Utgangspunktet for ethvert erstatningskrav er at det skal tilkjennes full erstatning. I utmålingen av hvor mye erstatning som skal tilkjennes tar man deretter hensyn til skadelidtes medvirkning og lemping av erstatningskravet.⁴⁰ Erstatning skal både være preventiv og reparerende.⁴¹ Hensynet til reparasjon blir ivaretatt ved at skadevolder må kompensere den skaden som ble påført skadelidte. På den andre siden vil risikoen for å måtte utbetale erstatning forhindre skadevoldende handlinger, noe som virker preventivt.

3.2 Hensyn bak det norske bilansvaret

Bilansvarslova er en spesiallov, og supplerer de vanlige bestemmelsene om erstatning i skadeserstatningsloven. På grunn av prinsippet om *lex specialis*, at en spesiallov går foran en generell lov av samme rang, er det bilansvarslova man tar i bruk ved forsikringsoppgjør i sammenheng med motorvognulykker. Det følger likevel av bilansvarslova § 6 (1) at om et spørsmål ikke reguleres av bilansvarslova blir erstatningskravet «fastsett etter vanlege skadebotsreglar [...]», med andre ord skadeserstatningsloven.

Bilansvaret er et lovfestet objektivt ansvar med forsikringsplikt. Dette betyr at erstatningsplikten omfatter alle skader som har en naturlig sammenheng med en motorvogn, og som gjelder skade på person og ting.⁴² Bilansvarslova § 4 omhandler «skade» uten at dette begrenses til å gjelde bare personer eller ting. Bilansvarslova § 1 nevner at loven gjelder skade på både «folk eller eige» og vilkåret i § 4 må derfor gjelde tilsvarende. Likevel er en forutsetning for at det skal oppstå et erstatningskrav at «skade[n]» som har oppstått er et økonomisk tap, og det henvises i annet punktum til skadeserstatningsloven § 3-5 for oppreisingserstatning. I tillegg forutsetter bilansvaret at det har vært en «motorvogn» som har påført skaden, jf. bilansvarslova § 1.

⁴⁰ Skadeserstatningsloven §§ 5-1 og 5-2

⁴¹ Lødrup (2005) s. 79

⁴² Bilansvarslova § 4

Bakgrunnen for at bilansvaret er et objektivt ansvar er fordi at reparasjonshensynet står sterkt i trafikkulykker som følge av at det ofte gjelder store økonomiske tap. På grunn av at man er pålagt å tegne forsikring vil en uskyldig skadevolder slippe å betale for skaden. Slik vil skadelidte få dekket tapet selv der ingen involverte kan bebreides. Situasjonen vil bli gunstigere for alle involverte da uskyldige skadevoldere slipper å stå med regningen. At forsikringsselskapet må bære tapet gjør at den økonomiske byrden spres ut på alle forsikringstakerne og systemet gjør at pulveriseringshensynet blir gjeldende.

Det som er interessant med bilansvarslova § 7 er at den i likhet med motorvognforsikringsdirektivet art. 3 fremstår som generell og svært skjønnsmessig da det følger av § 7 at domstolene «kan» foreta avkortning. Verken loven eller forarbeidene utdyper hva «kan» i bestemmelsen innebærer.

Rt. 2010 s. 1500 (Edquist) belyser hvordan rettspraksis er med på å videreutvikle rettsreglene. Edquist-dommen handlet om et erstatningskrav som følge av mangelfull implementering av EØS-avtalen. Saken gjaldt oppreisningserstatning og selve spørsmålet om det skulle tilkjennes erstatning er ikke relevant for vinklingen av denne oppgaven. Likevel kan det ifølge Hagstrøm og Stenvik trekkes et generelt poeng ut av dommens avsnitt 111:

«Selv om en regel i utgangspunktet var så vag eller skjønnsmessig at en overtredelse ikke bør karakteriseres som tilstrekkelig kvalifisert, kan situasjonen endre seg om innholdet blir presisert gjennom rettspraksis».⁴³

I dommen kom Høyesterett til at rettsstilstanden var uavklart, slik at staten ikke kunne holdes ansvarlig for at utbyttebeskatningsreglene var uendret på det tidspunktet. Dommen viser at på helt uavklarte rettsområder kan ikke rettspraksis presisere rettsstilstanden. Videre vil oppgaven drøfte reglene i bilansvarslova og hvordan de er videreutviklet av rettspraksis.⁴⁴

⁴³ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 291

⁴⁴ Infra punkt 4-9

4 Bilansvarslova § 7 (1)

Det følger av bilansvarslova § 7 (1) at om:

«skadelidaren [har] medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles».

I det følgende vil det bli foretatt en analyse av vilkårene i første ledd. Analysen vil være bestående av en ordlydstolkning, redegjørelse for forarbeidene og rettspraksis i tillegg til at det vil bli sett på rettspraksis fra EU-domstolen og EFTA-domstolen.

4.1 Domstolens avgjørelse om det skal foretas avkortning

Ifølge bilansvarslova «kan» retten foreta avkortning av erstatningskravet om skadelidte har medvirket til skaden. Bruken av ordet «kan» i bilansvarslova § 7 (1) viser at det er opp til domstolens frie skjønn om det skal foretas reduksjon i erstatningskravet.⁴⁵ Domstolen må vurdere situasjonen *in concreto* om medvirkningen har vært av en slik grad at det vil være rimelig å foreta avkortning. Vurderingen av om det skal bli foretatt en avkortning er likevel ikke helt noe domstolen kan velge å gjøre, da det bør få rettsvirkninger om inngrepsterskelen er nådd.⁴⁶ I tillegg har EU-domstolen uttalt at avkortning kun skal skje under særlige omstendigheter.⁴⁷

Ordet «kan» er interessant fordi det henger tett sammen med de andre vilkårene i bestemmelsen. For eksempel, om en person har medvirket til sin egen skade med grov uaktsomhet «kan» og bør domstolen foreta avkortning av erstatningskravet. På den andre side kan domstolen velge å ikke foreta avkortning om skadelidte kun kan «leggjast berre lite til last».

Det er tydelig at bilansvarslova § 7 ikke gir noen direkte retningslinjer for hvordan domstolene skal foreta avkortning, foruten de oppstilte momentene. Bestemmelsen legger til rette for at det er helt opp til domstolen selv når det skal foretas avkortning. Domstolene

⁴⁵ Ot.prp. nr. 60 (1980-1981) s. 37

⁴⁶ Nygaard (2004) s. 389

⁴⁷ C-537/03 Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. (30. juni 2005) avsnitt 30

bruker de rettsavgjørelsene som har vært rettsutviklende på området til å grunnngi deres egne vurderinger i ettertid og slik utfyller norsk rettspraksis hullene i lovgivningen.

4.1.1 EU-rettspraksis tilknyttet domstolens vurdering om avkortning

Candolin-dommen handlet om at nasjonal lovgivning i Finland ikke dekket erstatningskrav i en ulykke hvor skadelidte i bilen hadde latt være å ha på seg setebelte. EU-domstolen uttalte i dommen at medlemsstatene gjennom sin lovgivning ikke kan frata direktivene «deres effektive virkning». Den eneste måten erstatning til skadelidte skal kunne begrenses er under særlige omstendigheter og etter en individuell vurdering.⁴⁸ Skadelidtes medvirkning i seg selv skal dermed ikke utelukke erstatning. Hver enkelt sak må vurderes etter de konkrete forholdene og avkortning kan kun skje etter «særlige omstendigheter».

EU-domstolen understreker at avkortning skal begrenses til «særlige omstendigheter» og etter en individuell vurdering, uten nærmere utdypninger. «Særlige omstendigheter» er et veldig vagt og omfattende begrep, og burde blitt utdypet. Likevel nevner EU-domstolen i avsnitt 31 at det er en sak for den nasjonale domstolen å avgjøre om omstendighetene eksisterer og om begrensningen på erstatningen er forholdsmessig. At EU-domstolen eksplisitt nevner at vurderingen om det foreligger «særlige omstendigheter» er opp til medlemslandene og de nasjonale domstolene, gir en sterk indikasjon om at de ikke ønsker å foreta en for omfattende begrensning av avkortningsreglene. Likevel må ikke de nasjonale domstolenes egne avkortningsvurderinger gå så langt at det fratrar direktivets effektivitet, slik at det skjer en balansering mellom nasjonale regler og direktivets effektivitet.

Dommen viser også at selv om innføringen av motorvognforsikringsdirektivet i 2009 forbyr medlemsstater å ha lovgivning som utelukker passasjerer fra å få erstatning, betyr det ikke at direktivet forbyr spesifikke avkortningsregler. Begrunnelsen for at man ikke kan stille strengere krav etter nasjonal rett enn det direktivet gjør, er at motorvognforsikringsdirektivet er et «minimumsdirektiv».⁴⁹ Det vil si at medlemsstatene i sin implementerende lovgivning kan oppstille regler som er gunstigere for skadelidte enn det som følger av direktivet.

⁴⁸ L.c.

⁴⁹ Ot.prp. nr. 30 (2006-2007) s. 19

4.2 Avkortning som en følge av skadelidtes medvirkning

Bilansvarslova definerer ikke hva som inkluderes i begrepet «medverka», men etter § 6 skal erstatningen skje etter «vanlege skadebotreglar». Begrepet «medverka» viser derfor til «medvirket» i skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 1 og skal dermed ha likt innhold som denne.

Skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 1 første punktum oppstiller medvirkning som når direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har medvirket til skaden ved «egen skyld». I tillegg må det tas hensyn til «atferden og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers». Det nevnes videre i § 5-1 nr. 2 at medvirkning også regnes som når den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har «latt være i rimelig utstrekning å fjerne eller minske risikoen for skade eller etter evne å begrense skaden».

En mulig definisjon av «medvirket» er at skadelidte «ved å handla som han skulle, ville ha avbrote eller hindra – ev. ikkje initiert – den årsakssamanhengen skadevaldaren svarar for, slik at skaden dermed heilt eller delvis ville vore unngått eller hindra».⁵⁰ Det betyr at det stilles krav til at skadelidte skal forhindre skaden så godt som mulig. Dette ser man også blir fulgt opp i ordlyden i skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 2 hvor det regnes som medvirkning om skadelidte ikke lar være å fjerne eller minske risikoen for skade eller å begrense skaden etter evne.

Ordlyden av «med vilje» er brukt synonymt med forsett, og «med vilje eller uaktsomt» går under det felles uttrykket «skyld» i skadeserstatningsloven § 5-1.⁵¹ Vilkåret om «egen skyld» forutsetter at medvirkning bare er aktuelt når skadevolderen er ansvarlig for skaden selv. Uaktsomhet er en vurdering som baserer seg på hva man kan forvente av opptreden fra en alminnelig person under omstendighetene. Uaktsomhetsvurderingen henger sammen med vurderingen av «leggjast berre lite til last», da det knytter seg opp til hvor mye skadelidte har bidratt til egen skade.⁵²

Til tross for at bestemmelsen krever at medvirkningen skal være gjort med vilje eller med uaktsomhet, rekker bestemmelsen i utgangspunktet vidt. Regelen kan omtales som streng da all medvirkning i utgangspunktet faller inn under ordlyden. Avkortning kan kun bli avskåret

⁵⁰ Askeland, Bjarte, *Norsk Lovkommentar: Skadeserstatningsloven*, note 282, Rettsdata.no (lest 2. september 2020)

⁵¹ Nygaard (1990) s. 170

⁵² NUT 1957:1 s. 43

om medvirkningen til skadelidte kun kan «leggjast berre lite til last». Om man hadde ønsket å etterkomme de rettsøkonomiske hensynene slik at mindre saker hadde blitt stilt for retten, ville en presisjon av uaktsomheten som kreves, ha sørget for dette.⁵³

4.2.1 Rettspraksis tilknyttet skadelidtes medvirkning

For å illustrere, i Rt. 2006 s. 1099 hadde en mor pådratt seg skade ved at hun holdt fast i dørhåndtaket på en politibil som startet å kjøre. Grunnen til at hun holdt i dørhåndtaket var fordi sønnen satt pågrepet. Hun hadde før hendelsen fått pålegg om å holde seg unna bilen og var i ferd med å hindre politiet i å utføre en tjenestehandling. Siden bilen hadde hatt motoren i gang hele tiden var risikoen ved å holde i dørhåndtaket på bilen nærliggende og betydelig. I tillegg var hennes opptreden mot politiets pålegg om å holde seg vekk fra bilen vesentlig da hun prøvde å forhindre bilen fra å kjøre. På grunn av hennes sterke medvirkning falt erstatningskravet bort, jf. § 7 (1).

Selv om Høyesterett ikke nevner graden av uaktsomheten, legges det vekt på at hun hadde fått beskjed om å holde seg vekk. Dette ble vektlagt på grunn av det spesielle vernet av passasjerer i motorvognulykker. Når moren selv utsatte seg for risikoen, trenger ikke passasjerer det spesielle vernet bilansvarslova sørger for. Moren medvirket ved å utsette seg for risikoen, og Høyesteretts vurdering var dermed i tråd med dette hensynet. I tillegg vektla Høyesterett at det ikke forelå omstendigheter som talte mot avkortning, noe man måtte vektlagt da det følger av bestemmelsen at man ikke foretar avkortning om skadelidte «kan leggjast berre lite til last».

Finanger-dommen I er et godt eksempel på avkortningsregelen etter medvirkning til egen skade. Skadelidte og flere andre passasjerer hadde latt seg kjøre av en beruset sjåfør da ulykken skjedde, og Høyesterett kom til at det måtte foretas en avkortning på 30 % på grunn av skadelidtes grove uaktsomhet. Momentene Høyesterett la vekt på i dommen var at skadelidte psykisk hadde medvirket til kjøringen ved å bli med som passasjer og muligheten skadelidte hadde til å overveie situasjonen før hun satt seg inn i bilen. I tillegg måtte det legges vekt på at bilen ble kjørt slik at den flere ganger skrenset på en parkeringsplass før selve turen.

⁵³ Se videre om dette under punkt 4.2.2

Det kan stilles spørsmål ved det siste momentet Høyesterett valgte å legge vekt på da det er vanskelig å si når en «tur» starter. Selv om skadelidte kunne bedt sjåføren slippe henne av før selve turen ble sagt å starte, kunne ulykken ha skjedd som en følge av skrensingen på parkeringsplassen. Likevel vil det måtte vektlegges at en passasjer som frivillig sitter på med en ruspåvirket sjåfør når som helst kan be om å forlate bilen. Avkortningen skjedde derfor som en rimelig konsekvens av skadelidtes medvirkning.

Spørsmålet i Rt. 2008 s. 453 var om størrelsen på erstatningen for personskade under en trafikkforsikring skulle avkortes på grunn av medvirkning, jf. bilansvarslova § 7 (1). Skadelidte i dommen ble utsatt for en trafikkulykke på grunn av en beruset sjåfør, men skadelidte var klar over sjåførens tilstand før trafikkulykken skjedde. Både sjåføren og skadelidte hadde vært på et «vorspiel» og de hadde drukket mye før de dro ut på kjøreturen. Skadelidte ble 87 % medisinsk invalid og 100 % ervervsmessig ufør.

Høyesterett nevner at avkortning av erstatning på grunn av medvirkning må være «konkret og reelt begrunnet», og om man skulle foreta avkortning måtte den være «forholdsmessig». Avkortning skulle heller ikke brukes utelukkende i sanksjonsøyemed.⁵⁴ Dette utelukker strafferstatning som man kan gis utelukkende for sanksjonsøyemed i *common law* land.⁵⁵

I denne konkrete saken viste Høyesterett til Finanger-dommen I og nevnte at skadelidte i Rt. 2008 s. 453 hadde utvist mer bebreidelse enn Finanger, og måtte derfor tåle avkortning. Dette var på grunn av at skadelidte i denne dommen hadde dratt på kjøretur alene med bilføreren slik at kjøreturen måtte anses som et fellesprosjekt.⁵⁶ På en annen side hadde kjøreturen i Finanger-dommen involvert flere personer. Momentene Høyesterett vektlegger i dommen er at skadelidte frivillig ble med på turen og ikke kom med motforestillinger. Skadelidtes kunnskap om sjåførens tilstand gjorde at han måtte anses for å ha medvirket til de skadene han pådro seg på grovt uaktsomt vis.

At Høyesterett kaller en kjøretur med to personer for et fellesprosjekt, samtidig som en kjøretur med flere personer ikke er det, er merkverdig. Likevel vil man ha et større bidrag i en tur hvor man er eneste passasjer enn hvor det er flere passasjerer. Frivilligheten av å bli med på en kjøretur med en beruset sjåfør er imidlertid det tyngste momentet da passasjeren har

⁵⁴ Rt. 2008 s. 453 avsnitt 52

⁵⁵ Supra punkt 1.3

⁵⁶ Rt. 2008 s. 453 avsnitt 57

utsatt seg selv for risikoen for bilulykke. Høyesterett har derfor foretatt en konkret og reell vurdering av skadelidtes medvirkning til egen skade.

I tillegg nevnes det at den eneste begrunnelsen for avkortning ikke kan være at det skal ha et preventivt formål.⁵⁷ Det må også foreligge en reell medvirkningssituasjon, og avkortningen som skal gjennomføres kan ikke tilsvare mer enn det skadelidtes bidrag var til ulykken. Avkortningen må heller ikke «gjennomføres på en måte som virker sosialt urettferdig eller urimelig».⁵⁸ Denne dommen videreutvikler momentene nevnt i Candolin-dommen, samtidig som Høyesterett ikke går utenfor rammene EU-domstolen har satt. Det er også ikke så mye annet man kan gjøre som passasjer når man skal medvirke til egen skade enn å sette seg i bilen med en beruset sjåfør. Forholdsmessighet er tydelig vektlagt, og hvordan dette er gjort blir drøftet under punkt 4.4.1.

4.2.2 Komparativ rett og rettspraksis tilknyttet begrepet «medverka»

Hvis vi kaster et blikk mot våre naboland kan den norske avkortningsregelen aneeses som streng. I Sverige er det kun i unntakstilfeller at det skal skje avkortning.⁵⁹ Etter svenske regler må uaktsomheten være så grov at den skadelidtes handling sørget for en stor risiko for andres liv. Alternativet til avkortning som følge av handlingens risiko, er at skadelidte åpenbart var likegyldig for sitt eget liv og helse.⁶⁰ Etter disse to tilfellene kan man foreta avkortning i Sverige, og det er derfor få rettssaker som problematiserer avkortning.⁶¹

Ifølge den danske erstatningsansvarsloven § 24 skal det kun skje avkortning når ansvaret vil «virke urimeligt tyngende for den erstatningsansvarlige, eller når ganske særlige omstendigheder i øvrigt gør det rimeligt».⁶² I Danmark er derfor avkortning i erstatningskrav om personskade kun et unntak.⁶³ Det betyr at Norge, som krever forsettlig eller uaktsom medvirkning, har en strengere regel enn våre naboland. Med tanke på at bestemmelsen etter norsk rett krever at medvirkningen skal være gjort med «vilje eller i aktløyse», omfavner den flere tilfeller enn etter svensk og dansk rett som krever grovere uaktsomhet.⁶⁴

⁵⁷ Ibid. avsnitt 52

⁵⁸ L.c.

⁵⁹ Hellner og Johansson (2010) s. 226

⁶⁰ Ibid. s. 227

⁶¹ Ibid. s. 284

⁶² Lov 24. august 2018 nr. 1070 Erstatningsansvarsloven (Danmark)

⁶³ Betænkning nr. 1036/1985 s. 76-77

⁶⁴ Sml. punkt 4.2

Om vi flytter oss utenfor Norden, til Irland, kan vi se til Farrell-dommen.⁶⁵ Saken gjaldt skadelidte Farrell som hadde vært passasjer bak på en bil som ikke var utstyrt med seter. Sjøføren Whitty krasjet bilen og var ansvarlig for Farrells skader, men hadde ikke forsikring som dekket passasjerer som satt bak på bilen. Han hadde heller ikke råd til å kompensere Farrell for hennes skader. Motor Insurers' Bureau of Ireland (MIBI) ville ikke kompensere Farrell på grunn av at hun hadde medvirket til skaden ved å sette seg i en bil som ikke var designet eller konstruert for passasjerer. MIBI mente at forsikringen ikke dekket et slikt tilfelle etter The Road Traffic Act 1961. EU-domstolen kom til at Irland hadde feilet i å implementere direktivet da passasjerene ikke var inkludert.

EU-domstolen nevnte i dommen at selv om man er om bord på en del av en motorvogn som ikke er designet for det eller er ment for det formålet, kunne man ikke ekskludere de som er om bord i motorvognen (ikke medregnet sjåføren) fra å være regnet som «passasjer».⁶⁶ Det var derfor ikke anledning til å bruke denne gråsonen manglende seter utgjorde, og vernet til passasjerer falt ikke bort.

I Lavrador-saken fra Portugal hadde et mindreårig barn på sykkel blitt skadet av en motorvogn.⁶⁷ Spørsmålet var om den nasjonale lovgivningen kunne ekskludere eller begrense retten til erstatning for et barn, som skadelidte, på bakgrunn av at barnet var delvis, eller utelukkende, ansvarlig for skaden gjennom sin medvirkning. Det følger av den portugisiske sivile lov («The Código Civil») artikkel 570 at det blant annet var opp til domstolen:

«on the basis of the seriousness of the fault of both parties and of the consequences resulting therefrom, whether compensation is to be awarded in full, or in part, or is even not to be awarded [...]».

Domstolen sammenligner situasjonen med Farrell-dommen, hvor tilfellet var at en hel gruppe ble ekskludert fra å få erstatning som følge av Irlands lovgivning. I denne saken ble ikke noen ekskludert fra å få erstatning gjennom den nasjonale lovgivningen, men lovgivingen begrenset retten til erstatning etter en konkret vurdering av medvirkningen. EU-domstolen nevner i avsnitt 35 at direktivet ikke direkte utelukker nasjonale bestemmelser som begrenser retten til erstatning som følge av utelukkende eller delvis medvirkning til sitt eget tap eller skade.

⁶⁵ C-356/05 Elaine Farrell mot Alan Whitty mfl. (19. april 2007)

⁶⁶ Ibid. avsnitt 30

⁶⁷ C-409/09 José Maria Ambrósio Lavrador og Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio (9. juni 2011)

Denne rettsavgjørelsen viser dermed at EU-domstolen godtar regler som åpner opp for reduksjon i erstatningen som følge av en konkret vurdering av forholdene på begge sider.

4.3 Når avkortning blir avskåret som følge av liten uaktsomhet hos skadelidte

En naturlig forståelse av «leggjast berre lite til last» er at retten ikke skal foreta avkortning der skadelidte har lite skyld i ulykken, med andre ord der skadelidte kun har utvist liten uaktsomhet. Vilkåret er derfor med på å begrense rettens avkortningsmuligheter da skadelidte som har liten skyld i skaden ikke skal måtte tåle avkortning.

Det følger av forarbeidene at man har gått vekk fra vilkåret om grov uaktsomhet i bestemmelsen om erstatningsreduksjon.⁶⁸ I stedet er spørsmålet overlatt til domstolens skjønn. I forarbeidet nevnes det at «skadelidte skal ha full erstatning når nan [sic!] bare har utvist liten aktløyse».⁶⁹ I tillegg står «liten aktløyse» istedenfor «leggjast berre lite til last» på s. 79 i utkastet til loven.⁷⁰ Begrepet «lite til last» er dermed identisk med «liten aktløyse».

Det nevnes i forarbeidene at momentet «liten aktløyse» kan forstås som de minste grader av uaktsomhet, «fra den mer dagligdagse og uskyldige aktløyse, men – i motsetning til den gjeldende norske regel – ikke fra all aktløyse som ikke kan karakteriseres som grov. Meningen er å utvide området for rettens adgang til å nedsette erstatningen».⁷¹ Vilkåret «leggjast berre lite til last» er den mildeste graden av uaktsomhet. Små trafikkfeil som folk flest begår uten å tenke over det, skal dermed kunne «leggjast berre lite til last» etter tolkningen av forarbeidene. Dette er også i tråd med hensynene bak bilansvarslova, hvor man ønsker å gi et ekstra vern til skadelidte – spesielt skadelidte som man ikke kan bebreide for ulykken.

Bjarte Askeland har vært inne på spørsmålet om «lite til last»-regelen i bilansvarslova § 7 (1) også gjelder i skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 2-tilfelle ved bilansvar.⁷² Bilansvarslova § 6 nevner at «[s]kadebota vert fastsett etter vanlege skadebotreglar når ikkje anna er sagt» og

⁶⁸ NUT 1957:1 s. 63

⁶⁹ L.c.

⁷⁰ NUT 1957:1 s. 79

⁷¹ Ibid. s. 43

⁷² Askeland, Bjarte, *Norsk Lovkommentar: Skadeserstatningsloven*, note 88, Rettsdata.no (lest 2. september 2020)

avgrensningen må skje etter vanlige utmålingsregler.⁷³ Det følger av skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 2 at det vil være relevant om skadelidte eller erstatningssøkeren har latt være i «rimelig utstrekning å fjerne eller minske risikoen for skade eller etter evne å begrense skaden». Siden bilansvarslova § 6 sier at de vanlige utmålingsreglene for erstatning gjelder når «ikkje anna er sagt» tyder det på at skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 2 vil gjelde ved bilansvar siden bilansvarslova § 7 ikke sier noe annet.

Ordlyden av «latt være» i § 5-1 nr. 2 inneholder ikke en egen skyldregel og går på uaktsom passivitet. For medvirkning i sammenheng med bilansvaret burde man legge til grunn at skadelidte har krav på uavkortet erstatning så lenge han bare kan «leggjast [...] lite til last», jf. bilansvarslova § 7 (1) første punktum.⁷⁴

Norske domstoler overfører ikke regelen om passiv medvirkning i skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 2 til bilansvaret i bilansvarslova § 7. Dette er en følge av at man vil hindre avkortning i motorvognulykker der skadelidte kun utviste lite uaktsomhet. Forskjellen på vurderingene i «leggjast berre lite til last» og å «fjerne eller minske risikoen for skade eller etter evne å begrense skaden» vil allikevel være så liten at man ikke trenger å ha en overførbar regel mellom bilansvarslova § 7 og skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 2. Ofte er det lite man kan gjøre selv for å forhindre at noen kolliderer med deg. Strengt krav til hva skadelidte kan gjøre selv vil derfor være ugunstig, og beviskravet blir dermed større hvis man skulle hatt en slik regel i tillegg til «lite til last» regelen i bilansvarslova § 7.

I Rt. 2005 s. 887 kom Høyesterett til at en 17 år gammel passasjer som ikke hadde brukt bilbelte kunne legges mer enn «berre lite til last». Dette ble vektlagt av Høyesterett fordi at hun ikke fulgte påbudet om å ha på seg bilbelte og dermed bidratt til å øke sannsynligheten for personskade.⁷⁵ Til tross for dette så ble det lagt mest vekt på den grovt uaktsomme kjøringen og det ble ikke foretatt avkortning. Det ble derfor lagt mer vekt på atferden til skadevolder, infra punkt 4.4.1.

⁷³ Nygaard (1990) s. 168

⁷⁴ Nygaard (2007) s. 170-172

⁷⁵ Rt. 2005 s. 887 avsnitt 29

4.4 Bebreidelsen hos skadelidte og skadevolder, og forholdene ellers

En naturlig forståelse av «åtferda på kvar side» er at det skal foretas en konkret vurdering hvor man ser på bebreidelsen på både skadelidtes og skadevolders side. Det følger av forarbeidene at det må skje en samlet vurdering der det overordnede siktemålet er å finne frem til en rimelig avkortning.⁷⁶ Atferd det er naturlig å ta stilling til på begge sider er for eksempel hvor lett bilen er å styre og dens tyngde, imens skadelidtes skyldmargin vil kunne tale i skadelidtes favør, jf. «lite til last» i første punktum.

Ordlyden av «tilhøva elles» åpner for at andre ting enn atferden på begge sidene kan trekkes inn i vurderingen av om det skal foretas avkortning og eventuelt hvor mye. Det nevnes i forarbeidene at uttrykket går ut på at skadelidte bør få en sosial forsvarlig dekning av sin skade.⁷⁷ Ved større og mer alvorlige personskader vil et moment under «tilhøva ellers» være å sikre at skadelidte skal få et forsvarlig grunnlag å leve på etter ulykken.⁷⁸

4.4.1 Norsk rettspraksis tilknyttet «åtferda på kvar side og tilhøva elles»

I Rt. 2008 s. 453 la Høyesterett vekt på at skadelidte kunne bebreides mer enn skadelidte i Finanger-dommen I, supra punkt 4.2.1. Dette er dermed et forhold som blir vektlagt i «åtferda på kvar side og tilhøva elles». I avsnitt 52 nevnes det at «[n]asjonale medvirkningsregler kan imidlertid ikke praktiseres slik at EØS-direktivene om motorvognforsikring blir fratatt deres effektive virkning». Dette betyr at motorvognforsikringsdirektivet setter en stopper for at man skal kunne legge for stor vekt på medvirkningen til skadelidte i «åtferda på kvar side». Ved å legge for stor vekt på skadelidtes side vil passasjerens vern som en konsekvens bli svekket. Dette er noe motorvognforsikringsdirektivet forbyr, da et av formålene med direktivet fra 2009 var at lovbestemmelser eller vilkår som utelukker passasjerer fra forsikringsdekning skal anses ugyldige.⁷⁹

Videre nevnes det i dommen at siden sjåføren var mer sentral enn skadelidte, måtte avkortningsprosenten settes til under 50 %.⁸⁰ Begrunnelsen for at Høyesterett kom til 40 %

⁷⁶ Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) s. 28; Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) s. 6-7

⁷⁷ Innst. 1957 s. 43

⁷⁸ Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) s. 28-29

⁷⁹ EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2009/103/EF av 16. september 2009 art. 13 nr. 3

⁸⁰ Rt. 2008 s. 453 avsnitt 58

avkortning var konsekvensene personskaden hadde for skadelidte. Den valgte prosentsatsen er et utslag av at utbetalingen så godt som det lar seg gjøre skal gjenopprette situasjonen slik den var, men med reduksjon for medvirkningen skadelidte har gjort for å påføre seg selv skaden. På den måten må eventuelle skadelidte ta konsekvensen av sine handlinger.

I Rt. 1969 s. 520 kolliderte en syklist og lastebil i et farlig kryss. Syklisten viste uaktsomhet da han hadde vikeplikt for lastebilen i tillegg til at han ikke hadde lykt og kom ned en islagt bakke. Likevel kom Høyesterett til at også bilføreren hadde gjort feil idet han hadde holdt en for høy fart etter forholdene. Erstatningskravet til syklisten ble dermed avkortet med $\frac{3}{4}$ som følge av at han ikke viste aktsomhet i lys av trafikksituasjonen. Dommen er gammel, og etter dagens § 7 (1) og motorvognforsikringsdirektivet ville han med høy sannsynlighet fått en mindre avkortning siden det også ligger skyld hos sjåføren han kolliderte med. Høyesterett kan sies å ha vært veldig streng i denne avgjørelsen, da den skadelidte kun fikk redusert sitt krav med 66 % som følge av regnværet i Rt. 1966 s. 886.

Høyesterett nevnte i Rt. 2005 s. 887 at den dominerende skadeårsaken var førerens uaktsomme kjøring som ledet til at han mistet kontrollen over bilen. «At dette kan oppveie betydningen av skadelidtes uaktsomhet, er Rt. 1974 s. 813 eksempel på».⁸¹ Med dette fremhevet Høyesterett skylddifferansevurderingen hvor sjåførens atferd ble ansett som mer betydelig enn skadelidtes. Videre vektla Høyesterett skadens omfang, og retten kom til at det ikke ville være rimelig eller rettferdig i denne situasjon å foreta avkortning. Følgen av at skadelidte i dommen ikke hadde brukt bilbelte var at hun hadde blitt 100 % uføretrygdet i ung alder og Høyesterett begrunnet bortfallet av avkortningen med at det ikke ville være rimelig eller rettferdig.

Likevel kan det påpekes at Høyesterett anvendte en mindre streng bruk av avkortningsreglene når de kom til at det ikke skulle foretas avkortning til tross for at skadelidte hadde medvirket. Med tanke på hvor stor betydning bruken av bilbelte har, er det klart at unnlatt bruk medvirket til skaden. På den andre siden vil en forholdsmessighetsvurdering tilsi at skadevolder hadde mer skyld i skaden da det var han som krasjet bilen. At Høyesterett valgte å ikke foreta avkortning med tanke på de etterfølgende skadene er dermed et utslag av avveiningen mellom

⁸¹ Rt. 2005 s. 887 avsnitt 37

skadelidtes og skadevolders atferd i tillegg til å gi skadelidte sosialt forsvarlig dekning etter ulykken.

4.5 Oppsummering av punkt 4

Etter Candolin-dommen skal det kun foretas en avkortning av erstatningen om det foreligger særlige omstendigheter og etter en individuell vurdering.⁸² Videre fremgår det av Rt. 2008 s. 453 at avgjørelsen om å foreta avkortning «må være konkret og reelt begrunnet», og dersom det finnes grunnlag for avkortning, må denne være forholdsmessig. Grensen for avkortning går også ved skadelidtes medvirkning, og det er også vektlagt i norsk rettspraksis at avkortning under ingen omstendighet skal gis kun i sanksjonsøyemed.⁸³ Når retten skal ta hensyn til atferden på begge sider foretar de gjerne en skylddifferansevurdering hvor førerens kjøring kan oppveie skadelidtes uaktsomhet.⁸⁴

⁸² C-537/03 Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. (30. juni 2005) avsnitt nr. 30

⁸³ Rt. 2008 s. 453 avsnitt 52

⁸⁴ Rt. 2005 s. 887 avsnitt 37

5 Bilansvarslova § 7 (2) og (3)

5.1 Særregelen om skade voldt av motorvogn som står stille

Bestemmelsen i bilansvarslova § 7 (2) lyder:

«Gjer ei motorvogn skade medan ho står still og skaden ikkje vert gjord medan vogna vert sett i gang eller stogga, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, jamvel når skadelidaren kan leggjast berre lite til last».

Ordet «medan» blir brukt både foran «ho står still» og «vert sett i gang eller stogga». I forarbeidene har komiteen brukt ordene «mens den står stille» og «i samband med kjøretøyets stansing eller igangsetting».⁸⁵ Mens og i samband med blir derfor den presise tolkningen av bruken «medan» i dagens § 7 (2).

Ordlyden tilsier at hovedformålet med bestemmelsen er å avgrense medvirkningsregelen i § 7 (1). Bjarte Askeland har trukket frem at regelen i § 7 (2) «i realiteten ikkje [er] anna enn skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 1».⁸⁶ Forskjellen på ordlyden i bestemmelsene er at det ikke kreves at medvirkningen har skjedd uaktsomt eller med vilje etter annet ledd. Annet ledd virker derfor som en strengere regel for skadelidte enn den som følger av første ledd da det ikke kreves noen form for uaktsomhet eller forsett etter annet ledd. Dette følger av at det er lettere for skadelidte å avverge skaden når bilen står stille. Begrunnelsen for dette er at vernet for skadelidte ikke kommer like tydelig frem i slike tilfeller. Skadepotensialet ved en bil som står stille er langt mindre enn ved en bil i bevegelse.⁸⁷ Det er dermed en mindre fare for at det skal oppstå en alvorlig ulykke når bilen står stille. Et eksempel på en situasjon som vil falle inn under § 7 (2) er skade som oppstår ved av- eller pålessing eller hvor en fotgjenger eller syklist treffer en stillestående bil.

I Rt. 1941 s. 672 (Agder lagmannsrett) hadde en syklist i et konkurranseritt kjørt på en parkert bils åpne dør og ble skadet. Lagmannsretten mente at syklisten hadde utvist grov uaktsomhet ved å passere bilen så nær at han ikke ville kommet seg unna om en dør tilfeldigvis ble åpnet.

⁸⁵ Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) s. 57

⁸⁶ Askeland, Bjarte, *Norsk Lovkommentar: Bilansvarslova*, note 93, Rettsdata.no (lest 24. september 2020)

⁸⁷ Engstrøm, Andresen og Bryn (2005) s. 116

Likevel hadde også sjåføren av bilen utvist uaktsomhet ved å la bildøren bli stående åpen, da han gikk ut av bilen på trafikksiden. Syklisten ble derfor tilkjent ¼ av den oppståtte skaden.

Også i § 7 (2) nevnes det at det kan skje delvis eller full avkortning så lenge ikke skadelidte kan «leggjast berre lite til last». Denne vurderingen tilsvarer vurderingen etter § 7 (1) første punktum som ble nevnt i punkt 4.3.

5.1.1 Rettspraksis fra EU-domstolen om skade voldt av stillestående motorvogn

Utgangspunktet for annet ledd er at skaden ikke blir gjort imens motorvognen «vert sett i gang eller stogga» og at det er motorvognen som «gjer» skaden. Likevel kan nyere rettsavgjørelser fra EU-domstolen røkke ved en slik bestemmelse.

I saken BTA Baltic Insurance Company⁸⁸ hadde det oppstått en skade ved at en passasjer åpnet bildøren og skrapet opp siden på bilen som stod ved siden av på parkeringsplassen. Spørsmålet var om dette falt inn under «use of vehicles». EU-domstolen kom til at siden handlingen var:

«consistent with its function as a means of transport, inasmuch as, among other things, it allows persons to get in or out of the vehicle or to load and unload goods which are to be transported in the vehicle or which have been transported in it».⁸⁹

Det var derfor ikke avgjørende at bilen sto stille og parkert på en parkeringsplass.⁹⁰

Situasjonen falt dermed inn under virkeområdet til art. 3 (1) av direktivet. Hvis vi sammenligner saken om BTA Baltic Insurance Company med bilansvarslova § 7 (2) og Rt. 1941 s. 672 (Agder lagmannsrett) ser vi at norsk lovgivning ikke samsvarer med den nye rettsavgjørelsen fra EU-domstolen. Etter den gamle norske dommen var det et viktig poeng at bilen sto stille og dermed ville kollisjonen falle inn under § 7 (2). Etter nyere EU-rettspraksis ville tilfellet ikke falle inn under § 7 (2) siden åpningen av døren regnes som bruken av bilen og dermed ville skaden blitt gjort «medan vogna vert sett i gang eller stogga». Denne nyere tolkningen av virkeområdet til art. 3 (1) viser viktigheten av at EU oppdaterer

⁸⁸ C-648/17 BTA Baltic Insurance Company (15. november 2018)

⁸⁹ Ibid. avsnitt 36

⁹⁰ Ibid. avsnitt 37-40

motorvognforsikringsdirektivet for å sikre at alle medlemsland også gir de samme rettighetene.

I Vnuk-dommen hadde skadelidte falt ned fra en stige han sto på da en tilhenger som var festet til en traktor rygget inn på gårdsplassen og inn i stigen. Spørsmålet som måtte avgjøres i dommen var om erstatning var avgrenset til å kun gjelde bruken av en motorvogn i trafikken og på vei. EU-domstolen uttalte i dommen at art. 3 (1) i motorvognforsikringsdirektivet skal gjelde alle kjøretøy, også de som ikke er ment som et framkomstmiddel. I tillegg skal det gjelde både på offentlig og privat område der det kan oppstå risiko forbundet med bruk av kjøretøy om disse kjøretøyene kjører eller ikke.⁹¹ Konklusjonen i dommen var at art. 3 (1) i direktivet «covers any use of a vehicle that is consistent with the normal function of that vehicle».⁹² Artikkel 3 (1) gjaldt dermed for traktoren på gårdstunet slik at Vnuk hadde krav på erstatning.

Det som er interessant med den ovennevnte dommen er at den ble brukt for å grunngi konklusjonen i en senere dom som kom til at art. 3 (1) ikke skulle gjelde for en stasjonær traktor. Denne dommen var Andrade-dommen, hvor en traktor som sto stille på et gjørmespor på en gård hadde motoren i gang for å kjøre pumpen til en sprøytemiddelspreder som var festet på traktoren. Kombinasjonen av vekten til traktoren, vibrasjonene som ble produsert av motoren og pumpen i tillegg til nedbør, sørget for at traktoren ble ført bort av et skred og drepte en gårdsarbeider. Til tross for at EU-domstolen viste til uttalelsen i Vnuk-dommen, mente de i denne saken at bruken av traktoren ikke var som transportmiddel, men som en maskin for å utføre arbeid.⁹³ Siden hovedfunksjonen til traktoren i dette tilfellet var en maskin, ville ikke art. 3 (1) dekke dette tilfellet til tross for at Vnuk-dommen ikke skiller på motorvognens forskjellige funksjoner. Denne rettsavgjørelsen viser at man må skille mellom de tilfellene hvor motorvognen er brukt som motorvogn – et framkomstmiddel, og i de tilfellene den ikke er det.

Hvis dette tilfellet hadde dukket opp i en norsk domstol og den hadde blitt anerkjent som et framkomstmiddel, kunne spørsmålet i en medvirkningssituasjon raskt blitt om traktoren hadde falt inn under § 7 (2) siden den sto stille, men motoren var i gang. Både Vnuk-dommen og

⁹¹ C-162/13 Vnuk mot Zavarovalnica Triglav d.d (14. september 2014) avsnitt 35

⁹² Ibid. avsnitt 59

⁹³ C-514/16 Rodrigues de Andrade mot Salvador mfl. (28. november 2017) avsnitt 39-42

Andrade viser behovet for presisering av hvilke motorvognkjøretøy og tilfeller som skal falle inn under art. 3 (1) i en oppdatering av direktivet.

5.2 Særregelen om reduksjon etter å ha kjørt i en frastjålet bil

Det følger av § 7 (3) at skadelidte:

«ikkje få[r] skadebot» uten at «særlege grunnar» talar for det, om han av fri vilje kjørte eller lot seg kjøre i den motorvognen som gjorde skade «endå han visste at vogna var fråvend rete innehavaren med brotsverk».

Denne bestemmelsen er et utslag av et kriminalpolitisk tiltak som legger begrensninger på hovedregelen når det er kunnskap om at motorvognen er frastjålet. En naturlig forståelse av «ikkje få skadebot» er at erstatningen faller helt bort. Dette kan begrunnes i at prinsippet om å beskytte skadelidte ikke blir like tungtveiende når han visste om at motorvognen var innblandet i et lovbrudd. Sannsynligheten for at det vil skje en trafikkulykke er også større i slike situasjoner.⁹⁴ I situasjoner hvor det er innblandet en stjålet bil vil sjåføren ofte ikke konsentrere seg om bilkjøringen og dette vil skape farlige situasjoner, noe skadelidte bør være klar over. Denne bestemmelsen kan dermed virke preventivt mot å kjøre eller la seg bli kjørt av en bil som er stjålet da det er slike strenge konsekvenser.

En forutsetning for at denne bestemmelsen kan bli anvendt er at vedkommende må kjøre eller la seg kjøre av «fri vilje». Det betyr at situasjoner der tvang er innblandet faller utenfor. Det følger av forarbeidene at «visste» er underlagt «en alminnelig bevisbedømmelse».⁹⁵

I Rt. 2008 s. 1759 hadde det oppstått en trafikkulykke hvor skadelidte hadde vært passasjer i en fluktbil etter et ran. Skadelidte passasjer hadde blitt påført meget alvorlige hodeskader og ble 100 % varig invalid. Tilstanden hans ble karakterisert som vegetativ fungering.

Spørsmålet var om man skulle ta stilling til de etterfølgende omstendighetene. Høyesterett påpekte i saken at skadelidte hadde opptrådt svært klanderverdig og var klar over at bilen var

⁹⁴ Engstrøm, Andresen og Bryn (2005) s. 118

⁹⁵ Ot.prp. nr. 72 (1991-1992) s. 76-77

«fråvend rette innehavaren med brotsverk», jf. bilansvarslova § 7 (3).⁹⁶ På grunn av dette ble han ikke tilkjent erstatning.

Det nevnes i avsnitt 30 at etterfølgende omstendigheter som «særlege grunnar» ikke kan påberopes av den som selv stjeler eller er med på tyveriet. På en annen side kan det bli aktuelt i saker hvor passasjeren er lite eller intet å bebreide. Eksempelet Høyesterett deretter bruker er hvor en passasjer som først under kjøringen blir oppmerksom på at bilen er stjålet. I et slikt tilfelle vil situasjonen være en annen og det må foretas en konkret vurdering om det skal foretas avkortning.

⁹⁶ Rt. 2008 s. 1759 avsnitt 32

6 Bilansvarslova § 7 (4) bokstav a og b

6.1 Særreglene om avkortning som følge av bruken av motorvogn i sammenheng med et lovbrudd

Det følger av bilansvarslova § 7 (4) bokstav a at skadelidte vognfører som kjørte motorvognen som gjorde skaden ikke kan få erstatning uten at «særlege grunnar er for det» om han visste eller måtte vite at motorvognen ble «nytta i samband med eit brotsverk».

Fjerde ledd bokstav a skiller seg fra tredje ledd, ved at tredje ledd omhandler stjålet bil og førstnevnte omhandler kjøring i sammenheng med lovbrudd. Et slikt lovbrudd kan for eksempel være smugling eller bruk av bilen som fluktbil etter innbrudd eller ran. Ordlyden «nytta i samband med» tilsier at det må være en funksjonell sammenheng mellom lovbruddet og bruken av motorvognen.

Ifølge § 7 fjerde ledd bokstav b vil skadelidte heller ikke få erstatning uten at «særlege grunnar er for det» om han var påvirket av alkohol eller andre rusende eller døvende midler. Særregelen gjelder likevel ikke om man kan legge til grunn at «skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd». Bokstav b krever derfor i likhet med bokstav a at det skal være en årsakssammenheng mellom ruspåvirkningen og skaden.⁹⁷ Videre retter bokstav b seg kun mot sjåføren og ikke passasjerer, da disse vil falle inn under § 7 (1).

Bokstav a og b, i likhet med tredje ledd, åpner opp for at det skal skje avkortning på grunn av at kjøringen som skjer i sammenheng med lovbrudd ofte skaper farlige trafikksituasjoner. I tilfeller hvor skadelidte selv har valgt å kjøre en bil i beruset tilstand eller som et ledd i et lovbrudd, ønsker man å unngå kostbare rettsaker. Bestemmelsene i fjerde ledd har også en preventiv effekt da man ikke vil få erstatning i tilfellene som nevnt. Bilansvarslova § 7 (4) samsvarer med formålet bak motorvognforsikringsdirektivet om å sikre effektivitet da utgangspunktet er full avkortning om det ikke foreligger «særlege grunnar».⁹⁸

⁹⁷ Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) s. 47

⁹⁸ EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2009/103/EF av 16. september 2009 betraktning nr. 30

6.1.1 Forarbeidene utdyper ikke vilkåret «særlege grunnar»

I forarbeidene blir ikke vilkåret om «særlege grunnar» redegjort for, men Askeland nevner i *Norsk Lovkommentar: Bilansvarslova* at man kan se til tingrettspraksis i sammenheng med vilkåret om særlege grunnar:

«I tingrettspraksis er det lagt til grunn at uttrykket går på særlege omstende i samband med sjølve køyringa, og ikkje også omsynet til at ulukka førte til svær uførhet hjå passasjerer, jf. særleg RG 1976 s. 73 Fosen med tilvisingar. Men dette er ei streng tolking».⁹⁹

Denne uttalelsen tilsier at «særlege grunnar» skal knytte seg opp mot selve kjøringen, og ikke etterfølgende konsekvenser for sjåføren. Selv om det påpekes at det er en streng tolkning, så vil de preventive hensynene bak bestemmelsen støtte opp en slik tolkning. En streng tolkning av «særlege grunnar» i § 7 (4) vil virke preventivt fordi sjåføren dermed vet at han ikke vil få erstatning om det skjer en ulykke i sammenheng med at bilen blir brukt i et lovbrudd eller at han er beruset. Dette er i tråd med at man ikke ønsker å gi et like stort vern for sjåfør og passasjerer som begår lovbrudd i tilfeller av motorvognulykker.¹⁰⁰

6.2 Rettspraksis tilknyttet § 7 (4)

Rt. 1978 s. 321 handlet om en beruset passasjer som hadde sittet på med en beruset sjåfør. Bilen kolliderte med en stolpe som førte til at passasjerer ble alvorlig skadet, og til at han søkte om erstatning fra bilens forsikringsselskap. I dommen kom retten frem til at passasjerer «måtte vita» om at sjåføren var beruset, jf. daværende bilansvarslova § 7 (3) bokstav c. Høyesterett uttalte på s. 325 at etter «vanlig språkbruk ligger det i «måtte forstå» eller «måtte vita» at man har for seg en situasjon som ut fra en normal bedømmelse gjør en mulig uvitenhet uforståelig». Passasjerer hadde vært sammen med sjåføren under hele kvelden i et lite selskap med seks gjester og måtte dermed vite at han hadde drukket alkohol.

I tillegg kom ikke Høyesterett til at det forelå «særlege grunnar», og i dommen mente Høyesterett at vilkåret måtte knyttes opp til omstendigheter som forelå ved kjøringens begynnelse. Høyesterett tok ikke standpunkt til om etterfølgende omstendigheter kunne tillegges vekt. Forarbeidene anerkjenner at skadelidte passasjerer kan bli rammet urimelig

⁹⁹ Askeland, Bjarte, *Norsk Lovkommentar: Bilansvarslova*, note 95, Rettsdata.no (lest 17. september 2020)

¹⁰⁰ Sml. supra punkt 5.2

hardt som følge av bestemmelsen, og det understrekes også at bestemmelsen er en «benådningsregel».¹⁰¹

Med andre ord ser det ut til at nevnte rettspraksis og juridisk teori viser til at det kun er omstendighetene under selve kjøringen, og ikke etterfølgende omstendigheter som kan legges vekt på av domstolene under dette vilkåret. På den andre siden har Høyesterett uttalt at i situasjoner der skadelidte passasjer er lite eller intet å bebreide, kan man legge vekt på etterfølgende omstendigheter som særlige grunner.¹⁰² Etterfølgende omstendigheter som er særlige grunner kan være skadens omfang, f.eks. etterfølgende invaliditet.¹⁰³ Selv om uttalelsen i Rt. 2008 s. 1759 er tilknyttet § 7 (3) er dommen fra 2008 nyere enn dommen fra 1978, og man har ønsket å tillegge passasjerene i bilulykker et særlig vern etter innføringen av siste motorvognforsikringsdirektiv.¹⁰⁴ Vilkåret «særlege grunnar» har lik utforming i hele § 7. Når (3) og (4) begge omhandler kriminalitet som er begått i sammenheng med kjøringen, vil det være naturlig at særlige grunner har samme innhold i begge ledd.

¹⁰¹ Innst. O. nr. 92 (1984-1985) s. 8

¹⁰² Rt. 2008 s. 1759 avsnitt 30

¹⁰³ Rt. 2000 s. 1811 s. 1833; Rt. 2005 s. 887 avsnitt 38

¹⁰⁴ EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2009/103/EF av 16. september 2009 art. 13 nr. 3

7 Avkortning på bakgrunn av passiv identifikasjon

7.1 Passiv identifikasjon etter norsk rett

Skadeserstatningsloven § 5-1 tar i utgangspunktet opp passiv identifikasjon mellom skadelidte og «erstatningssøkeren». Loven legger opp til at erstatningssøkeren identifiseres direkte med skadelidtes culpøse medvirkning til skade. Det fremgår likevel av skadeserstatningsloven § 5-1 at erstatningen «kan» settes ned eller falle helt bort. I likhet med bilansvarslova § 7 (1) er det opp til domstolen å avgjøre om man skal foreta en avkortning av erstatningskravet.

I forarbeidene uttalte justiskomiteen at «de etterlattes krav [står] alminneligvis på egne ben».¹⁰⁵ Uttalelsen kan forstås som at man ikke identifiserer skadelidte og etterlatte. På en annen side så kan «alminnelig» forstås som at dette ikke er en absolutt regel, men noe som avhenger av den konkrete sak. Dette forarbeidet er den siste som problematiserer passiv identifikasjon, og det er domstolene som har utviklet forståelsen av bestemmelsen gjennom rettspraksis.

Det er klart at det gis mye skjønn til domstolene når avgjørelsen om det skal foretas avkortning er opp til retten. At avgjørelsen ligger hos domstolene og at det ikke forekommer noen retningslinjer for domstolene i selve lovteksten er med på å svekke forutberegneligheten da domstolenes vurdering vil variere. I tillegg er forarbeidene og rettspraksis utilgjengelig for alminnelige borgere. Videre vil Høyesterettspraksis om passiv identifikasjon bli redegjort for.

7.1.1 Rettspraksis tilknyttet passiv identifikasjon

I Rt. 2014 s. 1192 døde den alkoholpåvirkede sjåføren og retten foretok en avkortning av etterlattes krav med 20 %. Høyesterett fravek Rt. 1997 s. 149 ved å foreta 20 % avkortning istedenfor 50 % som i den eldre dommen. Retten begrunnet dette med rettsutviklingen og at «etterlatte etter en ruspåvirket fører [ikke bør] ha et dårligere vern enn passasjerer», hvor det

¹⁰⁵ Innst. O. nr. 92 (1984-1985) s. 7

er en praksis med avkortning på 30 %.¹⁰⁶ Høyesterett la også vekt på sosiale hensyn under identifikasjonsvurderingen. Disse var at sjåføren etterlot seg en samboer og en datter.

I avsnitt 55 nevnes det at selv om man kan sammenligne etterlatte etter føreren med passasjerens etterlatte kunne man ikke gå så langt på grunn av sjåførens aktive forhold til kjøringen sammenlignet med en passasjer. Sjåføren har dermed større muligheter til å påvirke utfallet enn en passasjer. Videre foretas det en avkortning på 20 %, men det nevnes ikke eksplisitt at det er som følge av en delvis identifikasjon mellom fører og etterlatte. For at domstolen skal kunne foreta avkortning betyr det at det må skje passiv identifikasjon og avkortningen på 20 % må derfor tolkes som at det er foretatt en delvis passiv identifikasjon.

Domstolen foretok heller ikke full passiv identifikasjon i Rt. 2015 s. 141 hvor en alkoholpåvirket motorsykkelfører hadde omkommet i en trafikkulykke. I utmålingen av forsørgertap til de etterlatte kom Høyesterett frem til at erstatningen skulle avkortes med 20 % på grunn av at føreren hadde vært påvirket av alkohol i tillegg til ytterligere 10 % på grunn av at han manglet forsikring. I denne dommen viste Høyesterett tilbake til Rt. 2014 s. 1192 og nevnte at man måtte legge betydelig vekt på sosiale hensyn i vurderingen om de etterlatte skal identifiseres med avdøde.

Videre nevnes det eksplisitt i denne dommen at «de etterlatte ikke fullt ut kan identifiseres med avdøde», men at det måtte skje en mer begrenset avkortning.¹⁰⁷ Dette var som følge av at man har etablert en tvunget forsikringsordning i loven, som skadelidte bare på enkelte og avgrensede områder faller utenfor. Siden man ikke hadde avgrenset etterlatte fra slik forsikring kunne man ikke foreta full identifikasjon. I tillegg vil ikke prevensjonshensynet, som skal hindre folk fra å begå handlinger som fører til skadesituasjoner, ha noen effekt for etterlatte som ikke kunne ha stoppet skaden fra å skje.

HR-2016-803-A handlet om en forsørger som begikk selvmord ved bruk av motorvogn, og spørsmålet var hvor stor avkortningen skulle være som følge av at forsørgeren brukte en motorvogn til å ta sitt eget liv. Høyesterett uttalte at det erstatningsrettslige vernet som vanligvis skal ivaretas av bilansvarslova, ikke gjaldt i en slik situasjon hvor man fremkaller

¹⁰⁶ Rt. 2014 s. 1192 avsnitt 45-47

¹⁰⁷ Rt. 2015 s. 141 avsnitt 51

forsikringstilfellet selv.¹⁰⁸ Det ble derfor foretatt full passiv identifikasjon mellom forsørger og etterlatte.

Begrunnelsen for at domstolen kom til full passiv identifikasjon var på grunn av at medvirkningshandlinger som er forsettlige står i en særstilling i erstatnings- og forsikringsrettslig sammenheng. I lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) § 13-8 (1) bortfaller ulykkesforsikring ved forsettlig fremkalling av forsikringstilfellet.¹⁰⁹ I forarbeidene nevnes det at motorvognforsikring har «betydelige likheter med en ulykkesforsikring».¹¹⁰ Når både reglene for ulykkesforsikring og motorvognforsikring har som formål å utelukke erstatning i situasjoner med uaktsom medvirkning vil det derfor være rimelig at det blir gjort passiv identifikasjon med avdøde.

Det er også interessant at dommen nevner at delvis identifikasjon er begrunnet med avdødes «grove uaktsomme medvirkning», jf. Rt. 2014 s. 1192 og Rt. 2015 s. 141. En kan stille seg spørsmålet om man fraviker regelen om passiv identifikasjon fullt ut om avdøde ikke har utvist grov medvirkning.

At det ikke ble utført full passiv identifikasjon mellom skadelidte og de etterlatte i de to dommene fra 2014 og 2015 stemmer med uttalelsene i forarbeidene. Når både rettspraksis og forarbeid følger et prinsipp om å ikke foreta full passiv identifikasjon av avdøde og etterlatte, står det i tydelig kontrast med lovens ordlyd etter skadeserstatningsloven § 5-1. I utgangspunktet er det loven som er den mest tungtveiende rettskilden da det er lov som hjemler inngrep og som gir vern til borgerne. At man vektlegger forarbeid og rettspraksis foran loven strider dermed mot legalitetsprinsippet. Likevel vil dette avviket fra loven gi borgerne et bedre vern, da etterlatte ved full identifikasjon ikke vil ha krav på erstatning. Dette er også i tråd med motorvognforsikringsdirektivet som har som formål at skadelidte bare på enkelte og avgrensede områder faller utenfor.¹¹¹

Da de etterlatte i de ovennevnte rettsavgjørelsene ikke måtte tåle full avkortning som følge av at Høyesterett påpekte at etterlatte ikke bør ha et dårligere vern enn passasjerene, vil det være hensiktsmessig at rettsregelen blir hjemlet i loven. Dette vil også gi mer forutberegnelighet da

¹⁰⁸ HR-2016-803-A avsnitt 36

¹⁰⁹ Lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven)

¹¹⁰ Ot. prp. nr. 75 (1983-1984) side 38 med henvisning til NOU 1977:33 side 40 og 41

¹¹¹ EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2009/103/EF av 16. september 2009 art. 5

det ikke er en klar regel for etterlatte i motorvognulykker etter skadeserstatningsloven eller bilansvarslova.

7.2 Passiv identifikasjon etter motorvognforsikringsdirektivet i EU-retten

Motorvognforsikringsdirektivet har ingen artikkel som nevner passiv identifikasjon eller at medlemsstatene er pålagt å ha et slikt vern. Det følger av direktivets art. 3 at medlemsstatene er pålagt å sørge for at erstatningsansvar ved «bruk av kjøretøyer» er dekket av forsikring. Annet ledd bestemmer at «omfanget av ansvarsdekningen og vilkårene for forsikringsdekningen skal fastsettes på grunnlag av tiltakene omhandlet i første ledd». Bestemmelsen går ikke nærmere inn på hvordan medlemsstatene skal gjøre det.

Av art. 12 følger det at forsikringen nevnt i artikkel 3 skal dekke ansvar for personskader som påføres «alle passasjerer unntatt føreren», i forbindelse med bruken av kjøretøy. Dette kan tolkes antitetisk slik at forsikringen ikke skal gjelde føreren. Verken EF- eller EFTA-domstolen har tatt stilling til situasjoner med passiv identifikasjon og det er dermed ingen føringer for hvordan medlemsstatene skal håndtere en slik situasjon.

Som nevnt i punkt 4.1.1 ga Candolin-saken uttrykk for et effektiviseringsprinsipp. Motorvognforsikringsdirektivet har som formål å sikre at alle passasjerer som har lidt skade som følge av en motorvognulykke skal få skaden erstattet, og utgangspunktet er full erstatning. Nasjonal lovgivning skal dermed ikke kunne ta ifra direktivet dets effektive virkning og foreta avkortning uten at den er konkret eller reelt begrunnet.

I både Rt. 2014 s. 1192 og Rt. 2015 s. 141 nevnte Høyesterett spesifikt at det ikke er nødvendig å gå inn på de EØS-rettslige problemstillingene og at de ikke kan se at EØS-retten regulerer spørsmålet.¹¹² Dette betyr at Høyesterett ikke anser den norske løsningen for å være i strid med motorvognforsikringsdirektivet eller EU-retten.

At Norge har valgt å inkludere etterlatte etter en sjåfør i forsikringsdekningen i både forarbeidene og gjennom rettspraksis er en positiv konsekvens av at man har likestilt de med passasjerer. Norsk rett går dermed lenger enn det direktivet krever slik at det er et større vern etter bilansvarslova enn etter direktivet. Likevel kunne det ha stilt seg annerledes om de

¹¹² Rt. 2014 s. 1192 avsnitt 57; Rt. 2015 s. 141 avsnitt 50

norske reglene hadde foretatt full identifikasjon uten en konkret eller reell begrunnelse, da dette ville vært i strid med uttalelsen i Candolin-dommen.¹¹³ Om det oppstår rettsvister i fremtiden som følge av at medlemsstater ikke lar etterlatte få erstatning, vil et nytt direktiv som regulerer passiv identifikasjon være nødvendig.

¹¹³ C-537/03 Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. (30. juni 2005) avsnitt nr. 30

8 Begrensningen for nasjonal kompensasjonsordning

Det er flere steder i oppgaven påpekt at motorvognforsikringsdirektivet er taust på visse områder og ikke gir spesifikke avkortningsregler som medlemslandene må følge. Under vil det derfor bli sett på hva EFTA- og EU-domstolen har uttalt angående begrensningene for nasjonale ordninger for kompensasjon.

Utgangspunktet følger av motorvognforsikringsdirektivets art. 3 (2) hvor det fremgår at «omfanget av ansvarsdekningen og vilkårene for forsikringsdekningen skal fastsettes på grunnlag av tiltakene omhandlet i første ledd».

I Farrell-dommen er et viktig argument at obligasjonen til å garantere forsikring for passasjerer er separat fra omfanget av kompensasjonen som skal gis til skadelidte i trafikkulykker. «Whereas the former is guaranteed and defined by Community legislation, the latter is essentially governed by national law».¹¹⁴ EU-domstolens uttalelse viser at det er medlemsstatene som skal bestemme omfanget av avkortning i sammenheng med trafikkulykker.

Også i Ferreira-saken og i Vítor-saken har EU-domstolen uttalt at direktivet ikke er rettet mot å harmonisere de nasjonale bestemmelsene om sivilrettslig ansvar.¹¹⁵

I Helgadóttir-dommen ble Halla Helgadóttir på 17 år påkjørt av en bil da hun syklet. Spørsmålet i saken var etter hvilken seksjon i Islands erstatningslov utbetalingen skulle skje. I tillegg var spørsmålet om Islands lovgivning på tidspunktet var kompatible med direktivene på grunn av at lovgivningen inneholdt standardisert kompensasjon basert på nivåer.

EFTA-domstolen nevner at formålet med motorvognforsikringsdirektivet er å «harmonise insurance coverage» samtidig som at slik harmonisering ikke er formålet i EØS.¹¹⁶ Det vises til E-1/99 Storebrand Skadeforsikring v Finanger i forbindelse med at direktivet har betydning for nasjonale ansvarsregler. Retten uttalte at det kan oppstå konflikt om nasjonale ansvarsregler ekskluderer skadelidtes erstatningsrett «in a manner that would depart

¹¹⁴ C-356/05 Elaine Farrell mot Alan Whitty mfl. (19. april 2007) avsnitt 32

¹¹⁵ C-348/98 Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira (14. september 2000) avsnitt 23; C-300/10 Vítor Hugo Marques Almeida mot Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (23. oktober 2012) avsnitt 71

¹¹⁶ E-7/00 Halla Helgadóttir and Daníel Hjaltason and Iceland Insurance Company Ltd. (14. juni 2001) avsnitt 30

significantly from what may be considered as the general standards of the law of civil liability within the EEA in similar situations». Likevel nevnes det at medlemsstatene har en vid skjønnsmargin.¹¹⁷

EFTA-domstolen kom til at det var kompatibelt med EØS-retten å fastsette erstatning etter standardiserte nivåer da disse ikke inneholdt diskriminering av enkelte typer skadelidte. Derfor kunne nasjonale domstoler komme frem til avkortning etter standardisert kompensasjon basert på nivåer. Rettsavgjørelsen viser derfor at det ikke er forbudt for nasjonal lovgivning å standardisere reglene etter nivå. Dette kan begrunnes i at selv om reglene for erstatning og avkortning i motorvognforsikringsdirektivet er veldig vage, er det et større behov for å skape et mer nøyaktig innhold i reglene i den nasjonale lovgivningen. Fordelen med at statene utformer sine egne regler og regulerer disse er at statene har bedre innsikt i egne lover og regler enn om EU skulle oppsatt kompensasjonsordninger for hvert enkelt land. At medlemslandene utformer sin egen kompensasjonsordning ved spesifikk lovgivning, skaper også mer forutsigbarhet for innbyggerne i landet.

EU- og EFTA-domstolen har etter disse rettsavgjørelsene vært svært klar på at selv om motorvognforsikringsdirektivets formål er å harmonisere reglene for bilansvar, skal ikke det forhindre spesifikke nasjonale regler.

¹¹⁷ Ibid. avsnitt 31 siste setning

9 Komparativ rett i sammenheng med avkortningsprosenter

Norske domstoler har ofte besluttet å foreta avkortning med 30 % for uaktsom medvirkning, jf. Rt. 2014 s. 1192 og Finanger-dommen I. Det er dermed interessant å se om norsk praksis tilsvarer løsningen i andre EU-land.

Forfatteren Van Dam har uttalt i sammenheng med Candolin-dommen at avgjørelsen:

«does not mean that national law necessarily has to follow that of other countries, a benchmark for a proportional reduction or limitation in such cases could be derived from the fact that in many countries the reduction is approximately 25 per cent».¹¹⁸

Uttalelsen fra forfatteren, som kan tolkes som at EU-domstolen i avgjørelsen ikke mente å lage en homogen avkortningsregel, samsvarer med EFTA-domstolens uttalelse i Helgadóttir-dommen. Likevel så bemerker forfatteren at de fleste land har lagt seg på samme reduksjonsprosent. Forfatteren viser her blant annet til de engelske rettsavgjørelsene Owens mot Brimmell og Nettleship mot Weston som omhandlet skadede passasjerer hvor avkortningen ble satt til 20 %.¹¹⁹ Grunnen til avkortningene i sakene var som følge av fraværende setebeltebruk i førstnevnte sak og at det ikke var utøvd nok forsiktighet og oppmerksomhet fra føreren i sistnevnte sak.

Disse rettsavgjørelsene samsvarer med den engelske dommen Froom mot Butcher hvor dommeren Lord Denning la ned tre retningslinjer for avkortning i sammenheng med setebeltebruk: 25 % hvor bruken av setebelte ville gjort hele forskjellen, 15 % hvor det ville gjort en merkbar forskjell, og ingen reduksjon hvor det ikke ville gjort noen forskjell.¹²⁰ Denne dommen ble senere fulgt opp av den engelske Court of Appeal i Stanton mot Collinson.¹²¹ De engelske reglene for bilansvar baserer seg på et tradisjonelt uaktsomhetsansvar. Dette betyr at engelsk lov i hovedsak fokuserer på sjåførens og offerets

¹¹⁸ Cees Van Dam (2013) s. 420

¹¹⁹ Owens mot Brimmell [1977] QB 859 All ER 765; Nettleship mot Weston [1971] 2 QB 691 (CA)

¹²⁰ Froom mot Butcher [1976] QB 286

¹²¹ Stanton mot Collinson [2010] EWCA Civ 81

handlinger. Engelske domstoler krever dermed høy forsiktighet fra bilførere, spesielt overfor fotgjengere og syklister.¹²²

I Frankrike har man strenge regler som nesten alltid sørger for absolutt ansvar i motorvognulykker hvor passasjerer, syklister eller fotgjengere er skadelidte.¹²³ Man kan kun unngå ansvar ved å bevise offerets forsettlige oppførsel eller en klanderverdig feil. Om det er en motorvognkollisjon hvor skyld er utvist på begge sider vil begge parter ha rett til erstatning med grunnlag i deres skyld.¹²⁴ Bakgrunnen for den franske regelen om absolutt ansvar er at det ønskes å gi et spesielt vern til skadelidte i motorvognulykker. Sammenlignet med de engelske reglene er skadelidte bedre beskyttet etter franske regler, da skadelidtes medvirkende uaktsomhet bare kan påberopes i tilfeller hvor det foreligger forsett eller klanderverdig kritikk. I Frankrike vil avkortningsprosenten være på 0 % siden artikkel 3 i Loi Badinter sier at passasjerens rett til erstatning kun blir påvirket av om han har gjort en klanderverdig feil og denne feilen var eneste årsaken til ulykken.¹²⁵

Tysk bilansvar har også en streng regel som holder innehaveren av en motorvogn strengt ansvarlig for skader forårsaket av bilen, med mindre han kan bevise at det var en ekstern årsak til ulykken.¹²⁶ Også etter tyske regler er skadelidte bedre beskyttet enn etter engelske regler. Dette er fordi de tyske reglene vektlegger at det var sjåførens kontroll over bilen som har forårsaket ulykken. Det er ikke stor forskjell på hensynene bak de tyske og franske reglene, da begge systemer legger vekt på risikoen ved å bruke motorvognen.

I BGH 9. februar 1965, NJW 1965, 1075 hadde en motorsyklist som ikke hadde brukt hjelm kollidert med en bil.¹²⁷ Sjåføren av bilen hadde vært ensidig ansvarlig for ulykken, og ulykken var uunngåelig for motorsyklisten. På grunn av at hodeskaden ville blitt betydelig mindre om han hadde brukt hjelm, og oppfordringen til å bruke en hard hjelm i trafikken, ble det foretatt

¹²² Cees Van Dam (2013) s. 416

¹²³ Ibid. s. 408

¹²⁴ André Tunc, *Traffic Accident Compensation in France: The Present Law and a Controversial Proposal*, Harvard Law Review Vol. 79, No. 7 (May, 1966), pp. 1409-1433 (25 pages), The Harvard Law Review Association, jstor.org s. 4, https://www.jstor.org/stable/1338813?seq=4#metadata_info_tab_contents (lest 26. oktober 2020)

¹²⁵ Cees Van Dam (2013) s. 379

¹²⁶ Ibid. s. 411

¹²⁷ *Bundesgerichtshof Urt. v. 09.02.1965, Az.: VI ZR 253/63*, <https://research.wolterskluwer-online.de/document/19c4cdc3-2c3e-4876-ba8e-2dec366a205f> (lest 26. oktober 2020)

en avkortning på 1/5, med andre ord 20 %. Dette er likt med praksis fra de engelske domstolene.

Også i BGH 29. september 1992, BGHZ 119, 268 hadde det oppstått en bilulykke og skadelidte hadde ikke på seg setebelte. I dette tilfellet ble det foretatt en avkortning på 10 % som følge av den fraværende bilbeltebruken, til tross for at det ikke var en forpliktelse til å bruke bilbelte i taxien på ulykkestidspunktet.¹²⁸

¹²⁸ *Bundesgerichtshof Urt. v. 20.03.1979, Az.: VI ZR 152/78*, <https://research.wolterskluwer-online.de/document/8174a4c1-d34e-463c-8678-f125371c984e> (lest 17. oktober 2020)

10 Avslutning

10.1 Grensen for avkortning av erstatning i motorvognulykker

Innledningsvis ble det reist spørsmål om hvor grensen for avkortning av erstatning i motorvognulykker i norsk erstatningsrett går. Etter bilansvarslova § 7 kan avkortning skje kun dersom skadelidte har medvirket til egen skade og ikke hadde lite skyld i skaden. Som oppgaven har belyst presiserer ikke bilansvarslova dette nærmere. Domstolene har derimot vært rettsutviklende på dette felt og har presisert det nærmere meningsinnholdet i disse reglene.

Mest sentral i dagens rettskildebilde er Candolin-dommen og Rt 2008 s. 453. Disse rettsavgjørelsene har fastslått at avkortning kun kan skje om det foreligger særlige omstendigheter at beslutningen om å foreta avkortning må være konkret og reelt begrunnet.¹²⁹ Når både EU-domstolen, EFTA-domstolen og motorvognforsikringsdirektivet eksplisitt nevner at avkortningsbeslutningen er tillagt nasjonale myndigheter, taler det for at det er med hensikt at avkortningsreglene ikke er for presise. Det er medlemslandene som skal videreutvikle avkortningsreglene, som for eksempel Norges bilansvarslova som vektlegger atferden på begge sider og forholdene ellers. Høyesterett har ellers eksplisitt uttalt at erstatning til passasjerer «synes vanligvis å bli avkortet med 30 prosent», og praksisen stemmer med uttalelsen.¹³⁰

Som nevnt tidligere legger bilansvarslova § 7 opp til at beslutningen om avkortning ligger helt opp til domstolene da retten «kan» foreta avkortning. Dette er likevel ikke realiteten da domstolene burde foreta avkortning om inngrepsterskelen er nådd. Det ville dermed vært mer presist og skape mindre rom for tolkning om lovteksten blir endret til at retten «vil» foreta avkortning om skadelidte har medvirket, da avkortning som regel vil være utfallet om skadelidte ikke har lite skyld i ulykken.

¹²⁹ C-537/03 Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. (30. juni 2005) avsnitt nr. 30; Rt. 2008 s. 453 avsnitt 52

¹³⁰ Rt. 2000 s. 1811; Rt. 2014 s. 1192 avsnitt 45

10.2 Videre betraktninger

Forslaget om endring av motorvognforsikringsdirektivet vil ha betydning for den fremtidige tolkningen av bilansvarslova § 7. Ved å presisere hvilke kjøretøy som omfattes av direktivet, vil det skape flere situasjoner hvor man må foreta avkortning som følge av medvirkning til egen skade. Dette har også Norges Justis- og beredskapsdepartementet erkjent i Prop. 137 L (2018–2019) hvor de nye EU-dommene blir drøftet. I tillegg blir det reflektert rundt nødvendigheten av å oppdatere bilansvarslova i samsvar med EU-domstolens rettspraksis og motorvognforsikringsdirektivet.¹³¹ Det er også en forklaring på hvorfor Norges Høyesterett har sittet på gjerdet med å ta opp nye rettsspørsmål for domstolen da en nær endring av motorvognforsikringsdirektivet vil kreve at norsk lov også følger etter.

Når motorvognforsikringsdirektivet skal oppdateres i samsvar med nyeste rettspraksis fra EU-domstolen vil det bli et behov for å oppdatere norsk lovgivning. Nåværende § 7 (2) i bilansvarslova legger opp til at man vil få avkortning i erstatningen om bilen er parkert og man åpner bildøren, imens de nyeste rettsavgjørelsene fra EU-domstolen regner åpning av døren som bruk av bilen.¹³² Dette må definitivt avklares i nytt direktiv. I tillegg burde det nye direktivet avklare om det skal foretas passiv identifikasjon av etterlatte etter avdød skadelidte som medvirket til egen skade. Det nye direktivet kunne også ha fastsatt at avkortning kun skal skje under særlige omstendigheter og etter en individuell vurdering da EU-domstolen allerede har fastsatt dette i Candolin-dommen.

Det er klart at om det reises et spørsmål for Høyesterett om bilansvarslovas virkeområde før selve oppdateringen av motorvognforsikringsdirektivet, må domstolen ta hensyn til både nyere EU-rettspraksis og forslaget for oppdatering til direktivet.

¹³¹ Prop. 137 L (2018–2019)

¹³² C-162/13 Vnuk mot Zavarovalnica Triglav d.d (14. september 2014); C-514/16 Rodrigues de Andrade mot Salvador mfl. (28. november 2017); C-648/17 BTA Baltic Insurance Company (15. november 2018)

Litteraturliste

Avtaler, direktiver, lover og traktater

Avtale mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol, med protokollene 1 – 7 (ODA-avtalen)

Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 90/232/EØF av 14. mai 1990 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ansvarsforsikring for motorvogn (tredje direktiv om motorvognforsikring)

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2009/103/EF av 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorvogn og kontroll med at forsikringsplikten overholdes (femte direktiv om motorvognforsikring)

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova)

Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven)

Lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven)

Lov 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven)

Lov 24. august 2018 nr. 1070 Erstatningsansvarsloven (Danmark)

Lovforarbeider og proposisjoner

Betænkning nr. 1036/1985 (Forarbeid fra Danmark)

Innst. O. nr. 92 (1984-1985) Innstilling fra Justiskomiteen om lov om endring i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m.m. og endringer i bilansvarslova)

NOU 1977:33 Om endringer i erstatningslovgivningen

NOU 2002:12 Rettslig vern mot etnisk diskriminering

NUT 1957:1 Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret fra
Motorvognansvarkomiteen av 1951

Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) Om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy
(bilansvarloven)

Ot.prp. nr. 60 (1980-1981) Om lov om endringer i erstatningslovgivningen for så vidt gjelder
lemping av erstatningsansvar, forsikringsgivers regressrett m.m.

Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr,
regress, lemping m.m og endringer i bilansvarlova)

Ot.prp. nr. 72 (1991–1992) Om lov om lovvalg i forsikring, lov om gjennomføring i norsk rett
av EØS-avtalens vedlegg V punkt 2 om fri bevegelighet for arbeidstakere m.v innenfor EØS
og lov om endringer i enkelte lover som følge av EØS-avtalen

Ot.prp. nr. 30 (2006-2007) Om lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte
motorvognforsikringsdirektiv mv.)

Ot.prp. nr. 92 (2008-2009) Om lov om endringer i folketrygdloven m.m. (etablering av en
ordning for refusjon av pasienters utgifter til helsehjelp i andre EØS-land

Prop. 137 L (2018–2019) Endringer i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.)

Rettsavgjørelser

Høyesterettspraksis

Rt. 1966 s. 886

Rt. 1969 s. 520

Rt. 1978 s. 321

Rt. 2000 s. 1811

Rt. 2004 s. 904

Rt. 2005 s. 887

Rt. 2005 s. 1365

Rt. 2006 s. 1099

Rt. 2008 s. 453

Rt. 2008 s. 1759

Rt. 2014 s. 1192

Rt. 2015 s. 141

HR-2016-803-A

Norsk underrettspraksis

Rt. 1941 s. 672 Agder lagmannsrett

Overnasjonal rettspraksis

C-91/92 Paola Faccini Dori mot Recreb Srl. (14. juli 1994)

C-348/98 Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira (14. september 2000)

E-7/00 Halla Helgadóttir and Daníel Hjaltason and Iceland Insurance Company Ltd. (14. juni 2001)

C-537/03 Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. (30. juni 2005)

C-356/05 Elaine Farrell mot Alan Whitty mfl. (19. april 2007)

C-409/09 José Maria Ambrósio Lavrador og Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio (9. juni 2011)

C-300/10 Vítor Hugo Marques Almeida mot Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial (23. oktober 2012)

C-162/13 Vnuk mot Zavarovalnica Triglav d.d (14. september 2014)

C-514/16 Rodrigues de Andrade mot Salvador mfl. (28. november 2017)

C-334/16 Torreiro (20. desember 2017)

C-648/17 BTA Baltic Insurance Company (15. november 2018)

Engelsk rettspraksis

Nettleship mot Weston [1971] 2 QB 691 (CA)

Froom mot Butcher [1976] QB 286

Owens mot Brimmell [1977] QB 859 All ER 765

Stanton mot Collinson [2010] EWCA Civ 81

Tysk rettspraksis

BGH 9. februar 1965, NJW 1965, 1075

BGH 29. september 1992, BGHZ 119, 268

Juridisk litteratur

Engstrøm, Bjørn, Ole Andresen og Terje Bryn, *Bilansvaret*, 2. utg., Universitetsforlaget 2005

Hagstrøm, Viggo, Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2. utg., Universitetsforlaget 2019

Hellner, Jan, Svante Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6.utg., Norstedts Juridik AB 2010

Lilleholt, Kåre, *Knophs oversikt over Norges rett*, 14. utg., Universitetsforlaget 2014

Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*, 5. utg., Gyldendal akademisk 2005

Nygaard, Nils, *Bilansvar*, 1. utg., Alma Matter forlag 1990

Nygaard, Nils, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utg., Universitetsforlaget 2004

Nygaard, Nils, *Skade og ansvar*, 6. utg., Universitetsforlaget 2007

Van Dam, Cees, *European Tort Law*, 2. utg., Oxford University Press, Incorporated 2013

Elektroniske kilder

André Tunc, *Traffic Accident Compensation in France: The Present Law and a Controversial Proposal*, Harvard Law Review Vol. 79, No. 7 (May, 1966), pp. 1409-1433, The Harvard Law Review Association, jstor.org,
https://www.jstor.org/stable/1338813?seq=4#metadata_info_tab_contents (lest 26. oktober 2020)

Askeland, Bjarte *Norsk Lovkommentar: Bilansvarslova*, Rettsdata.no (lest 24. september 2020)

Askeland, Bjarte, *Norsk Lovkommentar: Skadeserstatningsloven*, Rettsdata.no (lest 2. september 2020)

Krekling, David Vojislav, Håvard Grønli, *Dette er trygdeskandalen*, nrk.no,
<https://www.nrk.no/norge/dette-er-trygdeskandalen-1.14760396> (lest 9. oktober 2020)

Lødrup, Peter, *Identifikasjon - jus*, Store norske leksikon, https://snl.no/identifikasjon_-_jus, (lest 23. september 2020)

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability, COM/2018/336 final - 2018/0168 (COD) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52018PC0336> (lest 8. oktober 2020)

Regjeringen, *Efta-domstolen*, <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/eos1/eos-organene/efta-domstolen/id685068/> (lest 9. september 2020)

Regjeringen, *EØS-komiteen*, <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/eos1/eos-komiteen/id685091/> (lest 20. september 2020)

Regjeringen, *Hva EØS-avtalen omfatter*, <https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/eos1/hva-avtalen-omfatter/id685024/> (lest 30. august 2020)

Statistisk sentralbyrå, *Familier og husholdninger*, ssb.no, <https://www.ssb.no/familie/> (lest 9. oktober 2020)

Statistisk sentralbyrå, *Mengde kjøring og dødsfall i trafikken, fra 1970 til i dag*, ssb.no, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/faktaside/bil-og-transport#blokk-1> (lest 9. oktober 2020)

Statistisk sentralbyrå, *Trafikkulykker med personskaade*, ssb.no, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar> (lest 9. oktober 2020)

Store norske leksikon, *EFTA-domstolen*, <https://snl.no/EFTA-domstolen> (lest 9. september 2020)

Bundesgerichtshof Urt. v. 09.02.1965, Az.: VI ZR 253/63, <https://research.wolterskluwer-online.de/document/19c4cdc3-2c3e-4876-ba8e-2dec366a205f> (lest 26. oktober 2020)

Bundesgerichtshof Urt. v. 20.03.1979, Az.: VI ZR 152/78, <https://research.wolterskluwer-online.de/document/8174a4c1-d34e-463c-8678-f125371c984e> (lest 17. oktober 2020)