



## OSLO TINGRETT

### DOM

---

**Avsagt:** 6. september 2011 i Oslo tingrett

**Saksnr.:** 10-188213TVI-OTIR/06

**Dommer:** Dommerfullmektig Tore Stønjum

**Saken gjelder:** Erstatningskrav

---

Tønsberg Taxi AS

Advokat Dag Sverre Aamodt

**mot**

Norges Taxiforbund

Advokat Runar Kehlin

---

## DOM

Saken gjelder krav om erstatning etter påstått uaktsom inngripen fra tredjepart i et eksisterende avtaleforhold.

### **Framstilling av saken**

Tønsberg Taxi AS ("Tønsberg Taxi") aksepterte sommeren 2010 et tilbud fra Vestviken Kollektivtrafikk ("VKT") om å utføre skoletransport i Sandefjord høsten 2010.

Transporten skulle foregå på de vilkår som fulgte av en eksisterende avtale mellom partene i minimum 4 måneder. I den nevnte forbindelse var Tønsberg Taxi i kontakt med Grenland Taxi AS ("Grenland Taxi") vedrørende mulig bistand fra Grenland Taxi med skolekjøringen i Sandefjord. Partene er enige om at Tønsberg Taxi og Grenland Taxi hadde møter om slik kjøring, men er uenige om hvorvidt Grenland Taxi forpliktet seg overfor Tønsberg Taxi til å bistå Tønsberg Taxi med skolekjøringen.

I august 2010, dagen før skolekjøringen skulle starte opp, var Grenland Taxi i kontakt med Arnold Meyer i Norges Taxiforbund ("Taxiforbundet") per telefon. I telefonsamtalen gav Meyer uttrykk for at bistand fra Grenland Taxi med skolekjøring i Sandefjord kunne være ulovlig. Grenland Taxi tok da kontakt med Tønsberg Taxi og opplyste at Grenland Taxi ikke ville bistå Tønsberg Taxi med skolekjøringen i Sandefjord.

Tønsberg Taxi forsøkte da å få Taxiforbundet til å trekke uttalelsen overfor Grenland Taxi idet Tønsberg Taxi mente at Taxiforbundet hadde gitt uttrykk for en uriktig lovforståelse. Taxiforbundet ønsket ikke å gjøre dette.

Tønsberg Taxi utførte skolekjøringen skoleåret 2010/2011 uten bistand fra Grenland Taxi. Manglende bistand fra Grenland Taxi skal ha ført til et økonomisk tap for Tønsberg Taxi. Tønsberg Taxi er av den oppfatning at Taxiforbundet er erstatningsansvarlig for dette tapet.

Tønsberg Taxi tok ut søksmål mot Taxiforbundet for Oslo tingrett ved stevning av 18. november 2010. Hovedforhandling ble avholdt 23., 24. og 25. august 2011. Tønsberg Taxi møtte med prosessfullmektig advokat Dag Sverre Aamodt. Taxiforbundet møtte med prosessfullmektig advokat Runar Kehlin. I tillegg til partsforklaringer ble det avhørt 14 vitner. Dokumentasjonen fremgår av rettsboken.

### **Saksøkerens påstandsgrunnlag**

Tønsberg Taxi har anført at det var uaktsomt av Taxiforbundet å gi uttrykk for sin lovforståelse overfor Grenland Taxi, herunder særlig unnlattelsen av å foreta skadeavvergende handlinger da Taxiforbundet ble gjort klar over hvilke konsekvenser den uttrykte lovforståelsen ville få for Tønsberg Taxi. Taxiforbundets skadevoldende handling medførte at Grenland Taxi trakk seg fra den inngått avtalen med Tønsberg Taxi om bistand

med skolekjøring i Sandefjord. Dette hadde som følge at Tønsberg Taxi ble påført et økonomisk tap i størrelsesorden 532 000 kroner.

Tønsberg Taxi har i hovedsak anført at det var inngått en bindende avtale mellom Grenland Taxi og Tønsberg Taxi om bistand med skolekjøring i Sandefjord. Dette støttes av partsforklaringen til Tønsberg Taxi og samtlige vitneforklaringer fra representanter for Tønsberg Taxi. Stian Sundsvallen kontaktet tekniker i Oslo som foretok tekniske inngrep i takstametersystemet for å åpne for at Grenland Taxi kunne se Tønsberg Taxis turer. Dette viser at det forelå en avtale. Forklaringene fra Jan Sørensen og Stein Inge Grimsrud fra Grenland Taxi, som begge ga uttrykk for at det ikke ble inngått noen bindende avtale, var ikke troverdige. Det forelå dermed en avtale mellom Tønsberg Taxi og Grenland Taxi om at Grenland Taxi skulle bistå Tønsberg Taxi med skolekjøringen i Sandefjord. Avtalen gikk ut på at Grenland Taxi skulle bistå med den til enhver tid ledige kapasiteten Grenland Taxi hadde. Dette gjaldt biler som hadde kjørt til Torp, som ikke kunne brukes av Grenland Taxi til annen kjøring.

Tønsberg Taxi har videre anført at den inngåtte avtalen ikke var i strid med yrkestransportforskriften § 47, slik Taxiforbundet gav uttrykk for. Det er ikke holdepunkter for å tolke ordlyden i forskriftens første ledd siste setning innskrenkende. Det skal foreligge tungtveiende grunner for å tolke forskriften i strid med ordlyden. Begrepet løyvedistrikt kan ikke forstås som stasjoneringssted. Hensynet til forutsigbare rettsregler for publikum tilsier at forskriften må forstås på ordet. Lovgiver hadde benyttet ordet stasjoneringssted dersom lovgiver hadde ment det.

Vestfold fylkeskommune (løyvemyndigheten) har i brev av 12. september 2010 gitt uttrykk for riktig lovforståelse, nemlig at drosjer i Vestfold kan kjøre i hele løyvedistriktet så lenge det ikke går på bekostning av publikum på vedkommende drosjes stasjoneringssted. VKT bestilte oppdraget som representant for fylkeskommunen og må dermed ha vurdert oppdraget som lovlig.

Samferdselsdepartementet gir i sitt brev til Vestfold fylkeskommune av 14. april 2010, uttrykk for en uriktig lovforståelse. Det er ingen plikt til å returnere til stasjoneringsstedet dersom drosjesjåføren står uten oppdrag, slik det fremgår på brevets side 2 i kursiv. Selv om man skulle ha plikt til å returnere etter endt oppdrag, hvilket man ikke har, hadde bilene fra Grenland Taxi uansett hatt nye oppdrag på sitt takstameter like etter turen var over. Departementets uttalelse om at man kan ta en tur til, men ikke flere, har ingen logisk begrunnelse. Uansett følger det av departementets brev at den lovforståelsen som departementet gir uttrykk for, trolig ikke vil omfatte kjøring i henhold til kontrakt med privat eller offentlig oppdragsgiver. Dette var tilfellet i denne saken.

Sterke reelle hensyn taler for å tolke loven slik at det kun er publikum på stasjoneringsstedet som er den eneste begrensende faktor for tillatt kjøring i løyvedistriktet,

slik Vestfold fylkeskommune gir uttrykk for i sitt brev av 12. september 2010. Samfunnsøkonomiske hensyn taler for en slik lovforståelse. Det er bedre at drosjen tar oppdrag der det er behov, enn å kjøre tom tilbake til stasjoneringsstedet for eventuelt å få en ny tur. Hensynet til å utnytte drosjeparken, miljøhensyn og hensynet til trafikksikkerhet trekker i samme retning. Hensynet til stasjoneringssted og behovsprøving kunne tilsi at stasjoneringsforskriften § 47 må tolkes innskrenkende. I vår sak slår ikke hensynene til all den tid det kun var tale om bistand fra Grenland Taxi med selskapets ledige kapasitet. Bistanden fra Grenland Taxi ville dermed aldri ha påvirket publikums behov for taxi på Grenland. Det er riktig at man ikke kan sende alle bilene sine ut av distriktet, men dette ville ikke vært tilfellet i denne saken. I vår sak ble hensynet til publikum tvert om ivarettatt idet Sandefjord Taxi hadde takket nei til skolekjøringen i Sandefjord. Tønsberg Taxi oppfylte dermed et udekket behov for publikum i Sandefjord.

Stasjoneringssted er etter Taxiforbundets oppfatning i realiteten de gamle løyvegrensene. Vestfold fylkeskommune har endret på dette. Departementet har gitt uttrykk for at løyvegrensenes utviding virker negativt, og er da også klar over denne negative siden. Hensynet til de små drosjeselskapene er naturligvis et hensyn, men ikke det eneste avgjørende.

Avtalen mellom Tønsberg Taxi og Grenland Taxi var dermed ikke i strid med yrkestransportforskriften § 47.

All den tid Taxiforbundets lovforståelse var i strid med det som står i yrkestransportforskriften § 47, har Taxiforbundet utvist erstatningsbetingende uaktsomhet ved å gi uttrykk for denne overfor Grenland Taxi. De henvendelser Tønsberg Taxi gjorde overfor Taxiforbundet om hvilke økonomiske konsekvenser lovforståelsen ville få for Tønsberg Taxi, styrker at Taxiforbundet har utvist uaktsomhet. Taxiforbundets stilling i taxinæringen tilsier at det gjelder en skjerpet aktsomhetsnorm for Taxiforbundet i slike saker. Næringen vet at Taxiforbundet har en ansatt advokat. Dette medfører at drosjeeiere vil rette seg etter den lovforståelsen Taxiforbundet gir uttrykk for. Taxiforbundets representanter foretok ikke noen selvstendig vurdering av innholdet i yrkestransportforskriften § 47. At Taxiforbundet ikke tok kontakt med begge parter på forhånd, taler også for at det foreligger skyld.

Taxiforbundets uaktsomme handling medførte at Grenland Taxi unnlot å yte bistand til Tønsberg Taxi. Dette påførte Tønsberg Taxi et økonomisk tap på ca 532 000 kroner. Tønsberg Taxi ble nødt til å betale tilknyttede drosjer 200 kroner for hver tomkjøringstur til Sandefjord. Dersom Tønsberg Taxi ikke hadde gjort dette, ville Tønsberg Taxi ikke klart å oppfylle sin avtale overfor VKT. Dette ville ha ført til et enda større erstatningsansvar for Taxiforbundet. Tønsberg Taxi har således kun overholdt sin tapsbegrensningsplikt. Det var daglig behov for mellom 10-20 biler for skolekjøring i Sandefjord (5-10 både morgen og ettermiddag). Grenland Taxi skulle trolig stille med ca 5-

10 biler. Dette er basert på erfaringstall av hvor mange biler Grenland Taxi har på Torp på de aktuelle tidspunkter. Halvparten av den tomkjøringen som ble dekket med 200 kr per tur, hadde dermed ikke blitt utbetalt dersom Grenland Taxi hadde bistått. Videre kunne den tiden biler fra Tønsberg Taxi kjørte tomme til Sandefjord, heller vært brukt til andre turer dersom Grenland Taxi hadde kjørt. Taxiforbundet er derfor skjønnsmessig ansvarlig for 2/3 av de samlede tomkjøringskostnadene. Etter fradrag for det VKT har gått med å på å betale, utgjør tapet 278 000 kroner.

Videre medførte det plutselige avtalebruddet fra Grenland Taxi at Tønsberg Taxi ble påført betydelige merkostnader til sentralbetjening. Merkostnadene til sentralbetjening er forsiktig anslått til å utgjøre 26 000 kroner per måned. Skolekjøringen ville uansett ha medført noe merkostnader til sentralbetjening. Disse er ikke omfattet av de 26 000. En stilling ble satt fulltid på å følge opp skolekjøringen i Sandefjord. Man måtte ringe alle foreldre på kvelden for å avklare hentetidspunkter. I tillegg ble det påkrevd med omfattende oppfølging av datasystemet for å utnytte ressursene maksimalt. Sundsvallen måtte jobbe veldig mye mer, mellom 30-40 timer overtid i måneden. Normalt jobbet Sundsvallen 50 % i vekten. Det ble satt inn en annen ansatt til for å dekke dette arbeidet. Også en ansatt fra regnskap måtte jobbe masse overtid. Det samlede tapet relatert til merkostnader på sentralbetjening utgjør 221 000 kroner.

Endelig medførte den ansvarsbetingende handlingen at det ble påkrevd for Tønsberg Taxi å skaffe seg juridisk bistand. Advokatutgiftene utgjør 33 000 kroner. Arbeidet ble utført fra 17. august 2010 og frem til stevning ble tatt ut.

Det foreligger årsakssammenheng mellom den ansvarsbetingende handlingen og det økonomiske tapet. Uttalelsen fra representantene fra Grenland Taxi om at selskapet uansett ikke hadde kapasitet til å bistå, kan ikke være riktig. De taxiene som var på Torp, som ikke hadde rullet tilbake til skolekjøringen i Grenland, ville ha kunnet kjøre i Sandefjord.

### **Saksøkerens påstand**

1. Norges Taxiforbund dømmes til å betale erstatning til Tønsberg Taxi AS etter rettens skjønn.
2. Norges Taxiforbund dømmes til å erstatte Tønsberg Taxi AS' omkostninger i sakens anledning.

### **Saksøktes påstandsgrunnlag**

Taxiforbundet har prinsipalt gjort gjeldende at det ikke forelå noen avtale mellom Grenland Taxi og Tønsberg Taxi om bistand med skolekjøringen. Dersom det hadde foreligget en slik avtale, hadde Grenland Taxi uansett ikke kapasitet til å bistå med skolekjøringen. Det foreligger dermed ingen årsakssammenheng mellom den påståtte

ansvarsbetingende handlingen, og det påståtte økonomiske tapet. Under enhver omstendighet var den bistanden som avtalen gikk ut på ulovlig. Det var ikke uaktsomt av Taxiforbundet å gi uttrykk for sin lovforståelse overfor et medlem. I alle tilfeller, kan brorparten av tapet ikke veltes over på Taxiforbundet. Tønsberg Taxi var ikke forpliktet til å betale for tomkjøringen.

Taxiforbundet har i hovedsak anført at det ikke forelå noen avtale mellom Grenland Taxi og Tønsberg Taxi om skolekjøring i Sandefjord. Partene diskuterte muligheten for et samarbeid, men dette var ikke endelig. Representantene fra Grenland Taxi forklarte at selskapet hadde tre forutsetninger som ikke ble oppfylt, lovlighet, kapasitet og drøftelse med tilknyttede drosjeeiere. Styrevedtaket fra 11. august 2010 viste et klart og tydelig forbehold fra Grenland Taxis side. Brevet fra Grenland Taxi av 23. august 2010 til Vestfold fylkeskommune, som representantene fra Grenland Taxi viste til i sin forklaring, hadde aldri blitt skrevet dersom det hadde foreligget avtale mellom Grenland Taxi og Tønsberg Taxi. Grenland forsøkte å stenge datakommunikasjonen den 17. august 2010. Dette underbygger at det ikke forelå noen avtale. Tønsberg Taxi kan ikke vise til noe skriftlig materiale som underbygger påstanden om at det ble inngått endelig avtale. Tønsberg Taxi sendte aldri noen e-post eller brev til Grenland Taxi hvor selskapet sammenfattet sin forståelse av innholdet av avtalen. Tønsberg Taxi har bevisbyrden og tvilsrisikoen for at det forelå avtale mellom partene.

Taxiforbundet har videre anført at det uansett ikke foreligger skyld. Representanter for Taxiforbundet må kunne gi uttrykk for et rettslig standpunkt uten å bli erstatningsansvarlig. Under enhver omstendighet var det rettslige standpunktet korrekt. Da er det utelukket med erstatningsansvar.

Løyve til å kjøre drosje er behovsprøvd, jf. yrkestransportloven lovens § 9, jf. også yrkestransportforskriftens § 1 bokstav f) der det fremgår at drosjeeier ikke bare har rett, men også plikt til å kjøre publikum. Plikten er geografisk begrenset. Yrkestransportforskriften § 37 gir rammen for behovsprøvingen. Man skal vurdere behovsprøvingen på kommunalnivå. Loven og forskriften bygger på en lokal behovsprøving. Det får betydning for tolkingen av yrkestransportforskriften § 47. Løyvemyndigheten skal ha kontroll på hvor mange løyver det er hvert sted. Sammenhengen i regelverket taler dermed for en restriktiv tolking av forskriftens § 47. Vestfold fylkeskommune kan ikke trekke ut biler fra Telemark fylkeskommune. Dette vil underminere de politiske vurderingene som er gjort i Telemark fylkeskommune. Man kan bare tilkalle hjelp fra en annen stasjon i samme løyvedistrikt der bistanden skal utføres. Bistanden må utføres i den tilkallendes stasjoningsområde. Det var ikke tilfellet da Tønsberg Taxi skulle tilkalle bistand fra et annet løyvedistrikt for å utføre bistand i et annet stasjoningsområde enn Tønsberg Taxis eget.

Rettspraksis viser også at løyvemyndighetene har rett til å pålegge drosjeeiere å være på et bestemt sted. Rettspraksis viser at dersom man har fått et stasjoningssted, har man plikt til å kjøre der som den store hovedregel. Ot. Prp nr 74 gir ikke holdepunkter for at behovsprøvingen har blitt et mindre sentralt hensyn.

Også reelle hensyn taler for en restriktiv fortolkning av yrkestransportforskriften § 47. Behovsprøvingen, med tilknytning til et bestemt stasjoningssted, gjør at den enkelte løyvehaver sikres en minimumsinntekt, samtidig som at publikums transportbehov på vedkommende stasjoningssted ivaretas.

Samferdselsdepartementets lovforståelse er i samsvar med denne lovforståelsen, jf. brevet fra Samferdselsdepartementet til Vestfold fylkeskommune av 14. april 2010, og Samferdselsdepartementets svarbrev av 23. november 2010 på brevet fra Taxiforbundet av 15. november 2010.

Lovforståelsen som Taxiforbundet gav uttrykk for overfor Grenland Taxi var altså korrekt. Det foreligger dermed ikke skyld.

Når det gjelder det økonomiske tapet Tønsberg Taxi er påført, var selskapet ikke forpliktet til å betale tomkjøringskostnadene til de tilknyttede drosjene som kjørte til Sandefjord. Dette tapet kan da ikke lempes over på Taxiforbundet.

### **Saksøktes påstand**

Norges Taxiforbund frifinnes og tilkjennes saksomkostninger.

### **Retten vurdering**

Tønsberg Taxi har krevd erstatning fra Taxiforbundet etter rettens skjønn. Som rettslig grunnlag for erstatningskravet er det vist til det ulovfestede uaktsomhetsansvaret. For at en skadelidte skal kunne kreve erstatning etter disse reglene, må den skadelidte for det første sannsynliggjøre at den påståtte skadevolder har utført en uaktsom handling. Videre må den skadelidte sannsynliggjøre at handlingen har medført et økonomisk tap for den skadelidte. Det må dermed foreligge årsakssammenheng mellom den skadevoldende handlingen, og det økonomiske tapet.

Spørsmålet blir dermed om Taxiforbundet ved uaktsomhet har påført Tønsberg Taxi kostnadene til ”tomkjøring”, økte kostnader til sentralbetjening og pådratte advokatkostnader.

Deliktserstatningsretten åpner for erstatningsansvar for utenforstående tredjeparter som griper inn i et avtaleforhold med den følge at en av partene blir påført et økonomisk tap. Retten viser til Rt. 1997 side 1322 der dette er forutsatt, men hvor det ikke ble ilagt ansvar.

Erstatningsansvar i slike tilfeller forutsetter imidlertid at tredjeparten utilbørlig forleder eller på annen måte tilskynder kontraktsparten til å misligholde avtalen. Retten viser til Hagstrøm, Obligasjonsrett (2003) side 817. Terskelen for at det skal foreligge ansvarsgrunnlag for en utenforstående tredjepart for å påvirke et avtaleforhold, er dermed høy.

Slik retten vurderer det har bevisførselen under hovedforhandlingen ikke gitt holdepunkter for å karakterisere Taxiforbundets handlemåte som utilbørlig eller uaktsom. Retten bemerker at Tønsberg Taxi under hovedforhandlingen frafalt anførselen om erstatningsansvar for Taxiforbundet som følge av korrupsjon etter skadeerstatningsloven § 1-6. Taxiforbundets påståtte skadevoldende handling har dermed utelukkende bestått av å gi uttrykk for sin vurdering av lovligheten av den aktuelle bistanden fra Grenland Taxi med skolekjøringen i Sandefjord, etter forespørsel fra Grenland Taxi, herunder unnlatelsen av å endre sin lovforståelse da Tønsberg Taxi formidlet til Taxiforbundet hvilke økonomiske konsekvenser dette ville få for Tønsberg Taxi.

Etter rettens vurdering skal det generelt svært mye til for at en tredjepart skal kunne pådra seg erstatningsansvar for de følger som oppstår ved å gi uttrykk for et rettslig standpunkt. Taxiforbundets stilling i næringen endrer ikke på medlemmenes selvstendige ansvar for å forvise seg om egen rettsstilling. Det er ikke nødvendig for retten å ta stilling til hvorvidt den aktuelle bistanden var lovlig eller ikke etter yrkestransportforskriften § 47, slik partene synes å ha forutsatt under hovedforhandlingen. Retten viser i den forbindelse særlig til at Samferdselsdepartementet i brev av 14. april 2010, fire måneder før hendelsen fant sted, ga uttrykk for en lovforståelse som gjorde at Taxiforbundet med rette kunne være i tvil om den aktuelle bistanden fra Grenland Taxi var lovlig. Samferdselsdepartementet bekreftet denne lovforståelsen i brev av 23. november 2010, etter at konflikten oppsto. Retten er ikke enig med Tønsberg Taxi i at brevet fra Vestfold fylkeskommune av 12. september 2010 samsvarer med Tønsberg Taxis lovforståelse. Vestfold fylkeskommune uttaler under oppsummeringen at drosjene i Vestfold kan kjøre i hele løyvedistriktet så lenge dette ikke går på bekostning av publikum ved stasjoneringsstedet. Det Taxiforbundet uttalte seg om i denne saken var bistand i Vestfold fra drosjer utenfor Vestfold, nemlig Telemark. Selv om Taxiforbundets lovforståelse skulle være uriktig, var det etter rettens vurdering ikke uaktsomt av Taxiforbundet å innta et rettslig standpunkt som harmonerer med Samferdselsdepartementets lovforståelse.

Retten kan heller ikke se at Taxiforbundet fikk noen plikt til å etterkomme Tønsberg Taxis krav om å rette opp i Taxiforbundets lovforståelse, all den tid Taxiforbundet var uenig i Tønsberg Taxis lovforståelse, og Taxiforbundets lovforståelse var tilstrekkelig forsvarlig begrunnet.

På den ovennevnte bakgrunn har retten kommet til at Taxiforbundet ikke har utvist uaktsomhet. Det foreligger dermed ikke grunnlag for noe erstatningsansvar. Taxiforbundet blir derfor å frifinne for erstatningskravet.

Sakskostnader:

Taxiforbundet har etter dette vunnet saken fullstendig og har dermed krav på å få erstattet pådratte sakskostnader, jf. tvisteloven § 20-2 første ledd.

Taxiforbundet har krevd erstattet sakskostnader med 67 800 kroner. Retten finner at de pådratte sakskostnadene har vært nødvendige og at det ut fra sakens betydning har vært rimelig å pådra dem. Retten fastsetter derfor Tønsberg Taxis sakskostnadsansvar til 67 800 kroner.

## DOMSSLUTNING

1. Norges Taxiforbund frifinnes.
2. Tønsberg Taxi AS dømmes til å betale sakskostnader til Norges Taxiforbund med 67 800 – sekstisøyvtusenåttehundre – kroner. Kravet forfaller til betaling to uker etter at dommen er forkynt.

Retten hevet

*Tore Stønjum*

Tore Stønjum

