

# **ERSTATNING VED PERSONSKADER**

Skadelidtes medvirkning – avkortning i erstatning i  
bilansvarssektoren

Kandidatnummer: 511 og 591

Veileder: Professor Emeritus Peter Lødrup

Leveringsfrist: 25. april 2007

Til sammen 21845 ord

17.04.2007

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	Tema for oppgaven og avgrensning	1
1.2	Begrepsavklaring	1
1.3	Veien videre	1
1.4	Særlige rettskildespørsmål	2
1.4.1	De ordinære domstoler og Avkortningsnemnda	2
1.4.2	EU-/EØS-lovgivning	3
<b><u>2</u></b>	<b><u>BILANSVARSLØVEN – BAKGRUNNEN, VIRKEOMRÅDET OG GRUNNLAGET FOR ERSTATNING</u></b>	<b><u>4</u></b>
2.1	Innledning	4
2.2	Bakgrunnen	4
2.3	Bilansvarslovens virkeområde	6
2.4	Grunnlaget for erstatning, bal § 4	8
<b><u>3</u></b>	<b><u>SKADELIDTES MEDVIRKNING</u></b>	<b><u>10</u></b>
3.1	Innledning	10
3.2	Bakgrunnen for erstatnings- og medvirkningsreglene	10
3.2.1	Bakgrunnen for reglene om erstatning	10
3.2.2	Bakgrunnen for reglene om skadelidtes medvirkning	11
3.3	Generelt om skadelidtes medvirkning	14

<b>3.4</b>	<b>Medvirkning i bilansvarssektoren</b>	<b>17</b>
<b>3.5</b>	<b>Forholdet mellom skl § 5-1 og bal § 7</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b><u>AVKORTNING I ERSTATNING - BAL § 7</u></b>	<b>23</b>
<b>4.1</b>	<b>Innledning</b>	<b>23</b>
<b>4.2</b>	<b>Skadelidtes skyld</b>	<b>23</b>
4.2.1	Selvskyldevne	23
4.2.2	Adekvat årsakssammenheng	25
4.2.3	Skyldkrav – ”vilje eller i aktløyse”	27
<b>4.3</b>	<b>Momenter i vurderingen av om avkortning skal finne sted</b>	<b>32</b>
4.3.1	Innledning	32
4.3.2	”Åtferda på kvar side”	32
4.3.3	”Tilhøva elles” – skadelidtes økonomiske situasjon	34
<b>4.4</b>	<b>Nærmere om avkortningens størrelse</b>	<b>39</b>
4.4.1	Innledning	39
4.4.2	Avkortningsbrøkene i praksis	40
4.4.3	Tilfeller hvor 100 % avkortning er aktuelt	42
4.4.4	Ingen avkortning er gitt selv om forsikringsselskapene har krevd full avkortning	44
4.4.5	Skadelidte er fotgjenger	45
4.4.6	Skadelidte er syklist	48
4.4.7	Skadelidte er passasjer	49
4.4.8	Skadelidte er fører	52
4.4.9	Selvordstilfellene	57
4.4.10	Barn og unge som skadelidt	58
<b>4.5</b>	<b>Identifikasjon</b>	<b>59</b>
4.5.1	Innledning	59
4.5.2	De etterlattes krav ved tap av forsørger	60
4.5.3	Identifikasjon ved personskader utenom dødsfall	62

<b><u>5</u></b>	<b><u>MOTORVOGNFORSIKRINGSDIREKTIVENE</u></b>	<b><u>64</u></b>
<b>5.1</b>	<b>Innledning</b>	<b>64</b>
<b>5.2</b>	<b>Den rettskildemessige vekten av uttalelser fra EFTA-domstolen</b>	<b>66</b>
<b>5.3</b>	<b>Det femte motorvognforsikringsdirektiv og forholdet til bal § 7</b>	<b>67</b>
<b>5.4</b>	<b>Avkortning og oppreisning</b>	<b>68</b>
5.4.1	Foreslåtte endringer i bal §§ 5 og 6	68
5.4.2	Sammenligning av vilkårene for henholdsvis avkortning og oppreisning	69
<b><u>6</u></b>	<b><u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u></b>	<b><u>70</u></b>
<b><u>7</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE</u></b>	<b><u>72</u></b>
<b><u>8</u></b>	<b><u>LOVFORARBEIDER</u></b>	<b><u>73</u></b>
<b><u>9</u></b>	<b><u>DOMSREGISTER OG UTTALELSER AV AVKORTNINGSNEMNDA</u></b>	<b><u>I</u></b>
<b>9.1</b>	<b>Høyesterett</b>	<b>I</b>
<b>9.2</b>	<b>Lagmannsrett</b>	<b>II</b>
<b>9.3</b>	<b>Tingrett</b>	<b>II</b>
<b>9.4</b>	<b>Avkortningsnemnda</b>	<b>III</b>
<b><u>10</u></b>	<b><u>VEDLEGG</u></b>	<b><u>V</u></b>

## **1 Innledning**

### **1.1 Tema for oppgaven og avgrensning**

Temaet for oppgaven er betydningen av skadelidtes atferd ved erstatningsoppgjør etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarsloven eller bal). Vi går ikke inn på vurderingen av hvor mye skadelidtes erstatning skal avkortes i det enkelte tilfellet, men konsentrerer oss om vilkårene for avkortning og den praksis som finnes om dette. Det blir også redegjort for hvilke konsekvenser EU-/EØS-direktivene har og har hatt for bilansvarsloven.

Vi konsentrerer oss hovedsakelig om bal § 7. Sammenstøtstilfellene etter bal § 8 blir dermed holdt utenfor. I bal § 7 reguleres hva den enkelte skadelidte skal få dekket av sitt tap, mens bal § 8 andre ledd først og fremst bestemmer skyldfordelingen mellom de involverte motorvogners forsikringsselskaper. Lov av 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven eller fal) § 13-9 blir heller ikke drøftet i det følgende. Denne loven dekker forholdet mellom den skadelidte som forsikringstaker og forsikringsselskapet. Dette temaet faller utenfor oppgaven.

### **1.2 Begrepsavklaring**

Det er ikke behov for noen begrepsavklaringer. Vi bruker de begrepene som følger av bilansvarsloven og det som naturlig kan utledes av ordlyden.

### **1.3 Veien videre**

Innledningsvis blir det gitt en generell redegjørelse for bilansvarslovens bakgrunn og virkeområde, herunder hvilke momenter som er av betydning i bal § 4. Deretter følger en gjennomgang av medvirkningsbegrepet, før vi drøfter vilkår og vurderingstema i forhold til

avkortning i erstatning. Det vil bli nevnt en rekke eksempler for å illustrere de avveiningene som blir foretatt av domstolene og Avkortningsnemnda. Dessuten blir forholdet til motorvognforsikringsdirektivene fra EU/EØS behandlet. Vi avslutter med noen generelle betraktninger vedrørende skadelidtes medvirkning.

## 1.4 Særlige rettskildespørsmål

### 1.4.1 De ordinære domstoler og Avkortningsnemnda

I Norge har vi i realiteten to organ som behandler tvister vedrørende avkortning i erstatning, de ordinære domstolene og Avkortningsnemnda. Avkortningsnemnda (AKN) ble etablert i 1936 etter initiativ fra Norsk Brannvern Forening. Fra 13. juni 1990 er Avkortningsnemnda også en tvisteløsningsnemnd i samsvar med fal § 20-1. Nemnda vurderer alle typer skadeforsikringer. Selv om uttalelsene fra dette organet kun er rådgivende, følges de som regel av forsikringsselskapene.

Avkortningsnemnda behandler blant annet saker hvor forsikringsselskapene ønsker å avslå eller redusere erstatningen fordi det hevdes at forsikringstakeren har opptrådt uaktsomt. Videre vurderer nemnda identifikasjonsspørsmål, det vil si om erstatningen kan reduseres eller falle bort når andre enn forsikringstakeren har forsømt seg.<sup>1</sup>

I det følgende bruker vi eksempler både fra rettspraksis og uttalelser fra Avkortningsnemnda. Der Avkortningsnemndas uttalelser ikke er fulgt av forsikringsselskapet blir dette nevnt.

---

<sup>1</sup> Se mer om Avkortningsnemnda på <http://www.forsikringsklagekontoret.no/dllvis5.asp?id=1492>.

### 1.4.2 EU-/EØS-lovgivning

Direktiver gitt av EU/EØS får betydning for norsk lovgivning i bilansvarssektoren. Gjennom EØS-avtalen har Norge en folkerettslig forpliktelse til å gjennomføre blant annet de såkalte motorvognforsikringsdirektivene. Det vil si at disse må inkorporeres i norsk lovgivning. Gjennomføringen av direktivene skjer ved at de gjøres til norsk lov, ofte som endringer i allerede eksisterende norske bestemmelser. Det gjøres på denne måten fordi Norge følger det dualistiske prinsipp. Norsk rett og EØS-rett er to separate rettssystemer hvor det internrettslige har forrang, se for eksempel Rt. 2000 s. 1811 Finanger I. Dersom et direktiv ikke gjennomføres i norsk rett, kan staten bli erstatningsansvarlig overfor skadelidte for det tap denne har lidt på grunn av den manglende inkorporeringen, jfr. Rt. 2005 s. 1365 Finanger II.

Nasjonale domstoler skal så langt det lar seg gjøre, tolke nasjonale bestemmelser på en slik måte at direktivenes formål oppnås i størst mulig grad. Norsk rett presumeres å være i overensstemmelse med våre folkerettslige forpliktelser.<sup>2</sup> Hvis det er mulig skal norsk rett tolkes på en slik måte at en eventuell motstrid tolkes bort, slik at det ikke oppstår noe brudd på folkeretten.

---

<sup>2</sup> Se mer om dette i Eckhoff (2001) s. 299-332 og Lødrup (2006) s. 54.

## **2 Bilansvarsloven – bakgrunnen, virkeområdet og grunnlaget for erstatning**

### **2.1 Innledning**

Ansvar for skader som voldes ved bruk av motorvogn er i dag regulert i bilansvarsloven. Det følger av lovens § 1 at loven gjelder erstatning for person- og tingsskader som motorvogner ”gjer”. Se punkt 2.4 om hva som ligger i uttrykket ”gjer”.

Loven omfatter i utgangspunktet alle motorvogner. Kjøretøyets eier har plikt til å forsikre kjøretøyet. Forsikringsselskapene har med visse unntak et rent objektivt ansvar direkte overfor skadelidte. Se nærmere hva dette innebærer i punkt 2.4.

### **2.2 Bakgrunnen**

Bilansvarsloven er ikke den første lovreguleringen på dette feltet. Lenge før bilansvarslovens ikrafttredelse i 1961 har Norge hatt slik lovregulering. I november 1907 la ”Den departementale veikomité” fram en innstilling som gjaldt spørsmålet om en eventuell lovfesting av erstatningsansvar for skader som voldes ved bruk av motorvogn. Bruk av motorvogn var fortsatt beskjedent, likevel følte man behov for lovregulering på grunn av det store skadepotensialet. Det var ikke først og fremst for å beskytte mot personskader at lovgiverne ønsket regulering på dette området. Med den nye lovgivningen var det først og fremst hester som kunne bli skremt og skadet de ønsket å verne. Det er utvilsomt at man opererte med skadevoldelsesmuligheter av en vesentlig annen karakter på det tidspunktet både med hensyn til art og omfang enn i våre dager.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Dette er beskrevet i Motorvognkomiteens innstilling av 1912. Se mer Andersen (1970) s. 354.



I 1912 innførte Norge som første land i verden et rent objektivt bilansvar. Dette ansvaret var tillagt kjøretøyets eier, som måtte tegne et garantibeløp til dekning av ansvaret. Garantibeløpet var i utgangspunktet beskjedent, men økte etter hvert. Andre land bygde lenge på skyld med omvendt bevisbyrde. Etter hvert ble det innført tvungen forsikring for dette ansvaret. Motorvognloven av 1912 ble avløst av lov om motorvogner av 20. februar 1926 nr. 2. Denne avløsningen medførte ingen vesentlige endringer. Etter motorvognloven av 1926 var situasjonen fortsatt den at det var forsettlig eller grov uaktsom medvirkning fra skadelidtes side som kunne føre til nedsettelse eller bortfall av hans erstatningskrav. Medvirkning i form av alminnelig uaktsomhet var fortsatt irrelevant i denne sammenheng.<sup>4</sup>

Bilansvarsloven er resultatet av et nordisk samarbeid om lovrevisjon på slutten av 1950-tallet. Det internasjonale samarbeidet av dette lovverket skjer nå blant annet gjennom EU/EØS.

I tida etter 1961 er loven endret flere ganger. Unntaket for personskade på fører ble opphevet i 1973. I forbindelse med EØS-avtalen ble det i 1992 gjort visse tilpasninger også i bilansvarsloven. Det ble blant annet gjort mindre justeringer i bal § 7 tredje ledd. Disse endringene ble etterprøvd i Rt. 2000 s. 1811 Finanger I. Dommen førte til ytterligere endringer i bal § 7.

Bakgrunnsretten, dels vanlige erstatningsregler og dels vanlige forsikringsregler, er en viktig del av bilansvaret. For erstatningsreglene følger dette av bal § 6 første ledd:

”Skadebota vert fastsett etter vanlege skadebotreglar når ikkje anna er sagt.” Når det gjelder forsikringsretten, fremgår bakgrunnsretten av bal § 19 fjerde ledd gjennom henvisningen til allmenne regler i forsikringsavtaleloven. Disse reglene skal supplere bilansvarsloven, med mindre ”anna er sagt her i lova [det vil si bilansvarslova], eller går fram av samanhengen”.

---

<sup>4</sup> Andersen (1970) s. 358.

### 2.3 Bilansvarslovens virkeområde

Bilansvarsloven § 2 avgrensar lovens virkeområde mot skader oppstått ved bruk av motorvognen til noe annet enn kjøretøy, når motorvognen er forsvarlig parkert og når motorvognen er brukt i bilrace på avstengt bane. Reglene i loven gjelder heller ikke når motorvognen er forsvarlig parkert utenfor gate, vei eller annet sted som er tilgjengelig for allmennheten, jfr. bal § 2 første ledd bokstav b. Med ”sted som er åpent for alminnelig ferdsel” forstås ”ethvert område som er åpent for alminnelig trafikk, selv om stedet er i privat eie og/eller adgangen er betinget av betaling. Uttrykket omfatter såleis bl.a. parkeringsplasser, åpne innkjørsler, offentlige eller private (åpne) bomvegar eller bruer, bilferjer mv.”, jfr. Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 40. Selv om bilen står parkert på privat eiendom, er ikke allmennheten – for eksempel postbudet og gjester – avskåret fra å komme i nærheten av bilen.

Hva gjelder der en motorvogn forårsaker personskaade på et sted som ikke er allment tilgjengelig? Eksempler på slike steder er industribygg, låver, private parkeringshus eller bomveier som ikke er åpne for allmennheten. På slike steder kommer ikke erstatnings- og medvirkningsreglene til anvendelse. Dersom en mann blir skadet i forbindelse med lessing av halmballer med truck inne i en låve, har han ikke rett til erstatning etter bilansvarsloven. Når han ikke har rett til erstatning, får heller ikke eventuell medvirkning fra skadelidte noen betydning. I hvert tilfelle må det foretas en konkret avveining av hvor tilgjengelig veien eller stedet er for allmennheten. Juridisk litteratur<sup>5</sup> er for øvrig ikke samstemt når det gjelder spørsmålet om hvor grensen for virkeområdet til bilansvarsloven skal trekkes.

Ved avgrensningen av bilansvarslovens dekningsområde må man vurdere konsekvensene av grensene for de ulike grupper. En snever grense kan føre til et for bredt personlig ansvar for skadevolder basert på de alminnelige erstatningsregler. Videre kan en slik grense føre til at skadelidte ikke får dekket alle sine tap da skadevolder kanskje ikke har økonomisk

---

<sup>5</sup> Se blant annet Nygaard (1990) s. 48-51 og Engstrøm (2005) s. 35-36.

mulighet til å betale erstatning. Stort sett er det en fordel for alle parter at dekningsområdet for trafikksikringen er så vidt som mulig.

Bilansvarsloven gjelder alle skadelidte både i og utenfor motorvognen. Den gjelder enten skadelidte er fører (fra 1974), passasjer, fotgjenger (også fotgjenger på rulleskøyter og gratispassasjerer fra 1961) eller syklist. Det følger blant annet av RG 1996 s. 49 (Gulating) (tredje avsnitt inn i lagmannsrettens bemerkninger) at bal § 7 gjelder de tilfeller hvor skadelidte er føreren av motorvognen. Regelen om avkortning, bal § 7 første ledd, omfatter også skadelidte i ”egen” motorvogn i kollisjonstilfellene, selv om dette ikke harmonerer helt godt med ordlyden. Dette er sikker praksis, se for eksempel RG 1994 s. 218 (Gulating) hvor en gutt på 15 år kjørte en uregistrert moped og kolliderte med en bil. Han fikk erstatningen avkortet etter bal § 7.

I visse tilfelle er det unntak fra regelen om at føreren kan gå direkte på sin forsikrer, blant annet etter bal § 7 tredje og fjerde ledd. Dersom det i slike tilfelle er et annet kjøretøy som har voldt skaden og er ansvarlig etter bal § 8, må føreren rette et eventuelt krav mot dennes forsikringsselskap.

I forhold til medvirkningsreglene i bilansvarsloven er det av interesse å vite hvilke skader forsikringsselskapene i utgangspunktet hefter for. Dersom skaden ikke omfattes av loven, kommer ikke medvirkningsreglene til anvendelse. Begrepet ”skade” i bal § 4 er ikke like vidt som i de alminnelige erstatningsreglene. I første rekke gir bilansvarsloven dekning for det vi kaller trafikkskader, det vil si skader som motorvognen volder i trafikken på for eksempel fotgjengere, syklister, andre kjøretøyer og fører/passasjer i de involverte motorvognene. Når det gjelder personskader regnes for eksempel ikke ”lengre tids påvirkning av eksos eller liknende” som ”skade” i lovens forstand. Også sykdomsanfall eller kvalme under kjøring faller etter Innst. 1957 s. 60 utenfor, idet dette ikke er ”skade i utkastets forstand”. Derimot skal ”akutt” eksosforgiftning dekkes, jfr. Innst. 1957 s. 58. Selvmord eller annen form for medvirkning bedømmes etter bal § 7 første ledd. Typiske

personskader som dekkes er fysiske skader på menneskekroppen etter å ha vært innblandet i en trafikkulykke, for eksempel bruddskader og/eller muskulære skader.

Kjøretøy kan forårsake skader på flere ulike måter. Eksempelvis kan personer bli skremte av kjøretøyet, lyktene blender, andre trafikanter tvinges til skadelig bråbremsing eller presses ut i veikanten slik at de blir skadet, jfr. Innst. 1957 s. 58. Det er ikke nødvendig med fysisk kontakt mellom motorvognen og personen som blir skadet, jfr.

RG 2005 s. 165 (Hålogaland). En syklist misforstod bilens kjøremåte i det hun skulle krysse gaten. Konsekvensen var at hun falt og ble skadet. Retten kom til at ”bilens bevegelser mot A var det vesentligste moment i årsaksrekken. Skaden oppsto ved en naturlig realisering av det farekompleks bilen representerte i trafikkbildet”. Forarbeidene sier at så lenge skaden kan tilbakeføres til motorvognens ”fart, tyngde, lett bevegelse og så videre eller til dens konstruksjon”, er det aktuelt med bilansvar, jfr. Innst. 1957 s. 58.

I praktisk talt alle de tilfeller som faller inn under bilansvarsloven kan skadelidte sies å ha medvirket på en måte som omfattes av bal § 7.

## 2.4 Grunnlaget for erstatning, bal § 4

Hovedregelen etter bal § 4 er at forsikringsselskapet har et objektivt ansvar for skade som motorvognen gjør, jfr. uttrykket ”endå om ingen er skuld i skaden”.

Uttrykket ”skuld” henviser til vanlig skyldansvar. Forsikringsselskapets ansvar er uavhengig av om det er grunnlag for objektivt ansvar etter alminnelige erstatningsregler. I tillegg til forsikringsselskapets erstatningsansvar for skade som konstateres i ansvarsperioden, er forsikringsselskapet også ansvarlig for eventuelle følgeskader som ”kjem til syne” etter at ansvarsperioden er slutt. Dette skyldes at forsikringsordningen følger det erstatningsrettslige årsaksprinsippet, jfr. bal § 19 tredje ledd. Prinsippet krever at skaden må være konstatert i forsikringstiden for å omfattes av ansvarsforsikringen. Dersom skaden først har oppstått i forsikringstiden, omfattes senere følgeskader av samme skadevoldende handling av forsikringen.

Trafikkforsikringene er en form for ansvarsforsikring for ”motorvognens ansvarlige”. Både eier, bruker, fører og passasjer er omfattet. Forsikringen er uavhengig av om noen er erstatningsansvarlig overfor skadelidte. Det avgjørende er om motorvognen voldte skaden. Samtidig er den en form for konkret utmålt og fulldekkende ulykkesforsikring uavhengig av skyld direkte overfor skadelidte.<sup>6</sup>

Selv om skaden omfattes av bilansvarsloven etter § 2, kan den falle utenfor etter ”gjer”-kriteriet i § 4. Ved bedømmelsen av om motorvognen har forårsaket skaden er det et veiledende synspunkt om skaden er ”voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, ...”, jfr. Innst. 1957 s. 58. Uttrykket ”gjer” peker på at det må ha vært en viss grad av aktivitet, men også feil ved motorvognen og bruken av den kan føre til at motorvognen ”gjer” skade.<sup>7</sup>

Selv om skadelidte har rett til erstatning etter bal § 4 kan han likevel måtte tåle redusering etter bal § 7 dersom han har medvirket til skaden.

---

<sup>6</sup> Dette kan leses ut fra forarbeidene; Innst. 1957 s. 58-60, s. 64-67, s. 79, Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 39, s. 44-45, s. 56, Innst. O. II. (1960-61) s. 3-4.

<sup>7</sup> Se mer om ”gjer”-kriteriet i Nygaard (1990) s. 90-106.

### **3 Skadelidtes medvirkning**

#### **3.1 Innledning**

Utgangspunktet er at skadelidte skal ha full erstatning. Spørsmålet er i hvilken grad det kan gjøres unntak fra dette utgangspunktet når skadelidte i større eller mindre grad kan sies å være (med)årsak til skaden, og dette kan tilregnes han som egen skyld.

#### **3.2 Bakgrunnen for erstatnings- og medvirkningsreglene**

##### **3.2.1 Bakgrunnen for reglene om erstatning<sup>8</sup>**

Tradisjonelt sies det at skadevolderen har risikoen for skaden, og som en konsekvens av dette må ta det økonomiske ansvaret forbundet med skaden. Hvordan skal dette begrunnes? Det objektive bilansvaret bygger på bilens store skadepotensial. Men hvorfor skal en som er påkjørt av en bil være bedre erstatningsrettslig stilt enn den som faller og skader seg i dusjen?<sup>9</sup> For skadelidte kan skaden være like alvorlige i begge tilfeller. I denne sammenhengen blir det også spørsmål om hvor langt skadelidte selv bør ha risikoen for skade. Dette er stadig et aktuelt diskusjonstema.

En rekke hensyn må veies mot hverandre når erstatningsreglene skal begrunnes. Hensyn som kommer inn er blant annet reparasjonstanken og prevensjonstanken. I den senere tid har også forsikrings-/pulveriseringsmomentet blitt regnet som et legislativt grunnlag. I tillegg til disse momentene får også de hensyn som begrunner hvorfor skadevolderen må frifinnes eller hans ansvar avgrenses særlig betydning.

---

<sup>8</sup> Se blant annet Nygaard (2000) s. 18-24 og Lødrup (2006) s. 50.

<sup>9</sup> Se et lignende eksempel i Lødrup (2006) s. 90-91.

Utgangspunktet er at skadelidte bør få sin skade erstattet av den som har gjort skaden. Også prevensjonshensynet tilsier at skadevolderen bør erstatte skadelidtes tap. Prevensjonstanken går ut på at dersom mennesker pålegges ansvar i dag kan det være at de i morgen prøver å unngå å forårsake skade. I Innst. 1957 stilte man seg derimot litt tvilende til at dette hensynet ville ha noen særlig betydning på bilansvarslovens område. Fordi erstatningskrav kan rettes direkte mot forsikringsselskapet, uavhengig av skadevolderens skyld, mente de at hensynet til prevensjon ikke kunne tillegges noen betydelig vekt. Komiteen uttaler videre at det likevel ikke bør ses helt bort fra den preventive betydning selve følelsen av ansvar hos vogneierne og vognførerne i sin alminnelighet kan ha for aktsomhetsgraden og derigjennom for forebygging av skader.

### 3.2.2 Bakgrunnen for reglene om skadelidtes medvirkning<sup>10</sup>

Som nevnt kan også skadelidtes forhold ha betydning for erstatningsansvaret. Skadevoldersiden har behov for trygghet mot å få overført andres tap på seg. Kravet om å handle skadefritt kan til tider føre for langt dersom det ikke tas hensyn til samfunnsbehov som krever handlefrihet. Hensynet til de vansker skadevolderen ville møtt ved å handle skadefritt står sentralt som avgrensningshensyn i praksis når det gjelder skyldansvar. Innen bilansvarssektoren har ikke hensynet til skadevolderen særlig stor tyngde siden det er forsikringsselskapene som hefter for skader som motorvognen volder.

Av hensyn til skadevolderen bør man avgrense ansvaret. Det er behov for regler som gir hjemmel for at erstatningssummen i særlige tilfeller kan falle bort eller settes ned. Reglene om lempning og avkortning er begrunnet i dette avgrensningshensynet. For at skadelidte skal få full erstatning må det stilles visse krav til han. Det følger også av forarbeidene at skadelidte bør ha en viss egenrisiko eller et visst ansvar for egen skade. Dette bør være tilfellet ”uansett hvilken type skade som er oppstått”, jfr. NOU 1977:33 s. 36.

---

<sup>10</sup> Se blant annet Lødrup (2006) s. 310-311.

For reglene om skadelidtes risiko og medansvar kommer ikke reparasjonstanken inn. Reparasjonstanken går bare en vei; den krever av skadevolderen og gir til skadelidte. Bakgrunnen for reglene om skadelidtes medvirkning er at dersom skadelidte i større eller mindre grad er årsak til skaden og det er utvist skyld, strider det mot rettferdighetshensyn om skadevolderen må bære hele erstatningsansvaret.

Et annet hensyn bak medvirkningsreglene er rettferdighet. Det fremstår ikke som rettferdig at skadelidte får full reparasjon når han har medvirket til egen skade. Reduksjon eller bortfall av erstatningen kan føre til større forsiktighet fra skadelidtes side.

Fordelingsprinsippet, som innebærer at skadevolderen og skadelidte får et solidaransvar for skaden og et prorataansvar for tapet, virker preventivt. Begge parter blir interessert i å unngå skaden og resultatet fremtrer som rettferdig. Johs Andenæs har uttalt at ”den drivende kraft ved uformingene av reglene om skadelidendes medvirkning ... har vært tanken på det rimelige og rettferdige resultat”.<sup>11</sup>

Når det gjelder personskader anføres det i nyere teori<sup>12</sup> at hensynet til prevensjon ikke gjør seg gjeldende i like stor grad som hensynet til rettferdighet. Dette kommer av at de aller fleste, om ikke alle, ønsker å unngå personskader for enhver pris. Det har vært diskutert om prevensjonstanken i det hele tatt kan ha noen virkning i forhold til skadelidtes skyld. Hans ønske om å unngå å bli skadet er sterkere enn hensynet til risikoen for å gå glipp av erstatningskrav dersom han er uforsiktig. Likevel må det være en viss likevekt mellom det ansvaret skadevolderen har overfor andre og det ansvaret skadelidte har. Skadelidte bør også i en viss grad være beskyttet mot egen uaktsomhet i trafikken. Dette munner ut i et krav om rettferdighet mellom skadevolderen og skadelidte. Hensynet til rettferdighet kommer derfor sterkere inn enn prevensjonshensynet. Det strider mot den alminnelige rettsfølelsen om skadevolderen må betale full erstatning dersom skadelidte også har utvist

---

<sup>11</sup> Andenæs (1943) s. 379.

<sup>12</sup> Se blant annet Lødrup (2006) s. 84-86 og Nygaard (2000) s. 20.



skyld. I avkortningsvurderingen ser man på differansen mellom utvist skyld når det skal avgjøres om avkortning skal skje, og eventuelt med hvor mye.<sup>13</sup>

Prevensjonstanken og avkortningstanken arbeider sammen når det gjelder skadelidtes risiko og medansvar. Det ser likevel ut til at reparasjonstanken veier tyngre og skjerper kravet til skadevolderens opptreden i større grad enn avkortningstanken gjør for skadelidte. Kravet som stilles til skadevolderen er gjennomgående strengere enn det som stilles til skadelidte. Avveiningen kan variere og er avhengig av hvor sterkt erstatningsrettslig vern skadelidte må ha på vedkommende område. Dersom skadelidte må ha sterkt vern, kan det ikke settes så strenge krav til at han skal unngå å bli skadd at han i praksis ikke har krav på erstatning. Etter bal § 7 oppstilles det en rekke momenter som forsikringselskapene, og eventuelt rettsapparatet, må vurdere og veie mot hverandre når de skal avgjøre om skadelidte er så mye å bebreide at erstatningen kan avkortes.

Trafikkforsikringen har betydelige likheter med en vanlig ulykkesforsikring. I NOU 1977: 33 uttaler flertallet på side 40 at utbetaling av en forsikringsytelse til en ulykkesforsikret skadelidte bare kan nedsettes dersom den sikrede skadelidte har fremkalt forsikringstilfellet ved grov uaktsomhet. Dersom den skadelidte bare har utvist vanlig uaktsomhet, kan det derfor ikke skje noen reduksjon av utbetalingen fra en ulykkesforsikring. Siden det er store likheter mellom disse forsikringene burde kanskje også trafikkforsikringen utbetale full erstatning så sant den skadelidte ikke har vært grov uaktsom. Dersom ønsket er å påvirke andre trafikanters aktsomhet, bør det brukes andre virkemidler enn å redusere skadelidtes krav på erstatning i uaktsomhetstilfellene. Flertallet sier videre at ”et øyeblikks tankeløshet eller uoppmerksomhet bør derfor, selv om det må karakteriseres som uaktsom opptreden, ikke medføre reduksjon av erstatningen.”

Etter en gjennomgang av alle hensynene viser det seg at den egentlige begrunnelsen for medvirkningsregelen er hensynet til rettferdighet. Har den skadelidte bidratt til skaden eller

---

<sup>13</sup> Se nærmere om hensyn i NOU 1977:33 s. 39-40.

omfanget av den anses det som rimelig at han får avkortning i erstatningen. Hensynet til rimelighet og rettferdighet skinner gjennom i mange avgjørelser der avkortningens størrelse er diskutert. Dette har kommet til uttrykk i for eksempel Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen, hvor retten mente at det verken var rimelig eller rettferdig at den skadelidte skulle få avkortning i erstatningen. I LH-2002-606 ble erstatningen avkortet med bare  $\frac{1}{3}$  til tross for at skadelidte hadde utvist grov uaktsomhet. Retten la avgjørende vekt på den skadelidtes alvorlige skader. Også Eikelandsaken<sup>14</sup> viser at domstolene ønsker å oppnå rimelige resultater.

Det kan ikke stilles like strenge krav til skadelidte i ethvert tilfelle. Blant annet har barn et sterkere erstatningsrettslig vern enn det normalt ansvarlig og oppegående voksne mennesker har. Se mer om barn og unges erstatningsrettslige vern i punkt 4.2.1 og 4.4.10.

### 3.3 Generelt om skadelidtes medvirkning

Den generelle regelen om skadelidtes medvirkning fremgår av lov om skadeserstatning av 13. juni 1969 nr. 26 (skadeserstatningsloven eller skl) § 5-1. Bestemmelsen avløste strl.ikrl.<sup>15</sup> § 25 og det ble ikke gjort vesentlige endringer. Medvirkningsregelen omfatter i utgangspunktet alle typer skader uansett hvilket område den er oppstått på. Loven gjelder uansett hva slags ansvarsgrunnlag skadevolderen hefter på. Bestemmelsen gjelder også i kontrakt og regulerer spørsmålet om avkortning for skadelidtes medvirkning når dette ikke er regulert ved særlov eller på annen bindende måte. En forutsetning for avkortning er at skadevolderen er ansvarlig for skaden, slik at skadelidte dermed i utgangspunktet har krav på full erstatning.

Det følger av skl § 5-1 at omfanget av kravet kan avkortes, det vil si reduseres eller falle bort dersom skadelidte har ”medvirket”. Uttrykket ”medvirket” kan defineres på følgende måte: Dersom skadelidte hadde handlet slik han skulle, ville han ha avbrutt eller hindret –

---

<sup>14</sup> Upublisert dom av 18. desember 1998 (Gulating).

<sup>15</sup> Lov om den almindelige borgerlige Straffelovs Ikrafttræden av 22. mai 1902 nr. 11

eventuelt ikke initiert – den årsakssammenhengen skadevolderen svarer for, slik at skaden dermed helt eller delvis ville vært unngått eller hindret.<sup>16</sup> Dersom skadevolderen ikke er ansvarlig, er naturligvis ikke avkorting etter § 5-1 aktuelt. Skadelidtes forhold kan i visse tilfelle stå mer eller mindre sentralt i begrunnelsen for fravær av ansvar. For eksempel kan skadelidte ha gitt samtykke til skadevolderens handling eller på annen dispositiv måte gitt avkall på erstatningsvernet. I de tilfeller hvor risikoens art eller grad tilsier at det objektivt sett må forventes at skadelidte selv tar forholdsregler mot å bli skadd, er det ikke grunnlag for ansvar på skadevolderens side.

Forutsetningen for å kunne foreta avkorting er at skadelidte i utgangspunktet har krav på full erstatning. Reduksjonen eller avkortingene skjer i praksis etter grove brøker, for eksempel  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{3}$  eller  $\frac{1}{2}$ . Se nærmere om dette i punkt 4.4.2 hvor det fremgår at domstolene og Avkortningsnemnda er enda mer nyanserte.

Fullt bortfall av erstatningen etter skl § 5-1 forutsetter at skadevolderen er ansvarlig for den fulle dekningen av skaden, og at dette ansvaret så blir avkortet til null. Dette kan være aktuelt blant annet der skadelidtes medvirkning er den dominerende årsaken til skaden. I rettspraksis finnes det ikke så mange eksempler på slik avkorting. Dette kan ha sammenheng med at når skadelidtes medvirkning er den dominerende årsaken, kan dette lett påvirke ansvars- eller årsaksspørsmålet, slik at den påstått ansvarlige kan frifinnes på dette grunnlaget.

Rimelighetsvurderingen skal ta hensyn til ”forholdene ellers” og skylden på henholdsvis skadevolderens og skadelidtes side. Partenes atferd skal vurderes mot hverandre i et årsaksperspektiv. Skadelidtes ”atferd” går først og fremst på skyld, i grader fra liten uaktsomhet til grov skyld, moralsk eller etisk klander, jfr. Ot.prp. nr. 75 (1984-85) s. 35.

---

<sup>16</sup> Jfr. Nygaard (2000) s. 373-374, Nygaard (1990) s. 165-166, Lødrup (2006) s. 311-314, Ryel (1985) s. 204-211.

Det er uklart hva som er ment med at det skal tas hensyn til skadens omfang, jfr. Ot.prp. nr. 75 (1984-85) s. 64. Normalt er det vanskelig å bruke omfanget som eget moment. Men dersom skadevolderen har ansvarsforsikring eller tilsvarende, må det kunne tillegges særskilt vekt i skadelidtes favør at skaden er stor. I bilansvarssektoren kan det etter bal § 7 tas sosiale hensyn ved stor skade, jfr. blant annet Rt. 1966 s. 886. Se mer om forholdet mellom skl § 5-1 og bal § 7 nedenfor i punkt 3.5.

Etter forholdene kan det også være rimelig å ta hensyn til andre momenter enn de som er nevnt ovenfor. Forarbeidene nevner blant annet at skaden er utslag av risikofylt virksomhet, at skadevolderen har ansvarsforsikring og at skadevolderen har handlet uaktsomt i tillegg til at han har objektivt ansvar, jfr. Ot.prp. nr. 75 (1984-85) s. 64. I Rt. 1994 s. 1440 tok Høyesterett også hensyn til tredjemanns uaktsomme medvirkning.

Det blir redegjort for barn og unges erstatningsrettslige vern i punkt 4.2.1 og 4.4.10.

Skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 2 er gitt for å likestille manglende generelle sikkerhetstiltak med medvirkning til selve skadehendelsen. Dette går fram av forarbeidene til strl.ikrl. § 25 andre ledd andre punktum, som uten realitetsendring ble videreført i § 5-1 nr. 2. Uttrykket ”latt være i rimelig utstrekning” omfatter etter vanlig lære samme krav til skyld som i nr. 1.<sup>17</sup> Uttrykket ”fjerne eller minske risikoen” viser at det gjelder tiltak forut for skadehendelsen. Også alternativet ”begrense skaden” gjelder i følge forarbeidene tiltak forut for skaden. I litteraturen er det uenighet om dette; regelen blir også knyttet til skadelidtes plikt til å avgrense omfanget av skaden.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Jfr. Nygaard (1990) s. 170-172 og Nygaard (2000) s. 376-377.

<sup>18</sup> Jfr. Lødrup (2006) s. 314.

### 3.4 Medvirkning i bilansvarssektoren

Skadelidtes medvirkning til skaden kan som allerede nevnt ha innvirkning på skadevolderens erstatningsplikt.

Forhold på skadelidtes side kan få betydning for ansvarsgrunnlaget, for eksempel ved at skadelidte har samtykket i skadevolderens handling eller samtykket i å bli utsatt for en særskilt risiko. I slike tilfeller faller ansvarsgrunnlaget bort. Den skadelidtes forhold kan videre få betydning for spørsmålet om skadevolderen kan anses for å ha opptrådt uaktsomt. Forhold på skadelidtes side vil også få innflytelse på spørsmålet om det kan pålegges skadevolderen et objektivt ansvar. Selv om det foreligger et ansvarsgrunnlag, kan skadelidtes forhold føre til at omfanget av skadevolderens erstatningsansvar blir redusert eller til og med faller helt bort. Det er ingen klar grense mellom tilfeller hvor skadelidtes forhold fører til at ansvarsgrunnlag ikke foreligger, og de tilfeller hvor skadelidtes medvirkning til skaden medfører at skadevolderens erstatningsansvar faller helt eller delvis bort. Betydningen av skadelidtes medvirkning i forhold til spørsmålet om det kan sies å foreligge et ansvarsgrunnlag er ikke lovregulert, men illustrert i en god del rettspraksis og omtalt i juridisk teori<sup>19</sup>.

Tidligere ble skadelidtes erstatning avkortet etter bal § 7 kun i de tilfeller hvor skadelidte hadde medvirket til skaden ved forsett eller grov uaktsomhet. I dag lyder bilansvarsloven § 7 første ledd første punktum som følger: ”Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falle heilt bort, ...”

Bilansvarslovens § 7 begrenser adgangen til avkorting, slik at avkorting likevel ikke kan skje dersom skadelidte ”... kan leggjast berre lite til last”. Kan den skadelidte bebreides utover dette, er det opp til rettens skjønn hvorvidt og i tilfelle hvor mye erstatningen skal reduseres. Ved vurderingen skal det legges vekt på skylden på hver side og forholdene ellers, jfr. bal § 7 første ledd annet punktum. Se mer om disse momentene i punkt 4.3.

---

<sup>19</sup> Se blant annet Engstrøm (2005) s. 92.

Uttrykket ”kan leggjast berre lite til last” er omtalt i ulike forarbeider. Det var den utvidede Justiskomiteé som fant frem til denne uttrykksmåten. Både Innst. 1957 og Ot.prp. nr. 24 (1959-60) bruker uttrykket ”liten aktløyse” om måten skadelidte har opptrådt på. Innst. 1957 kaller liten aktløyse ”den mer dagligdagse og uskyldige aktløyse”, se s. 43. I Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 28 sies det følgende om begrepet ”liten aktløyse”: ”... Etter den foreslåtte regel vil skadelidte sikres full erstatning i alle tilfelle hvor han – i siste instans etter domstolenes mening – bare har vist liten aktløyse. Om så er tilfelle, må naturligvis dømmes etter skadelidtes individuelle forhold, så som alder, erfaring, stilling i trafikken m.m. Hvilken målestokk som skal legges til grunn, vil etter hvert bli fastlagt i rettspraksis, liksom ved den nåværende sondering mellom grov aktløyse og annen aktløyse, en grense som for øvrig stadig er meget flytende og gjenstand for variasjoner og endringer i rettspraksis.” Justiskomiteen ville ikke endre innholdet i begrepet, se Innst. O. II (1960-61) s. 13. Derfor er det ingen realitetsforskjell mellom begrepene ”liten aktløyse” og ”kan leggjast berre lite til last”. Det kan være noe tvilsomt hva som skal betegnes som liten uaktsomhet (”lite til last”). Forarbeidene gir ikke mye veiledning, og det er overlatt til rettspraksis å gi begrepet innhold. Om betydningen av uttrykket vises det ellers til Rt. 1969 s. 51 og Rt. 1972 s. 1241.

Når det gjelder annen uaktsomhet overlates det til domstolenes frie skjønn å avgjøre om det overhodet skal foretas noen nedsetting av erstatningen og i tilfelle med hvilken sum, jfr. Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 28 og Rt. 2006 s. 1099 avsnitt 38 hvor retten uttaler at bal § 7 gir retten adgang til å sette ned erstatningen eller la erstatningskravet falle bort når skadelidte forsettlig eller uaktsomt medvirker til skaden. Nedsettelse kan imidlertid ikke finne sted når skadelidtes uaktsomhet er liten. Bestemmelsen gir her skadelidte et sterkere vern enn skl § 5-1. Domstolene skal også ta hensyn til skadevolderens og skadelidtes atferd og omstendighetene for øvrig.

Bilansvarsloven § 7 andre ledd avgrensner området for medvirkningsregelen i første ledd. Andre ledd sier at retten kan redusere erstatningskravet eller la det falle helt bort dersom en motorvogn gjør skade mens den står stille og skaden ikke blir gjort mens den blir satt i

gang eller stanset, selv når skadelideren kan legges bare lite til last. Regelen i andre ledd sier i realiteten ikke noe annet enn skl § 5-1 nr. 1. Bilansvarsloven § 7 andre ledd gjelder for eksempel ved skade under av- og pålessing, slik som i RG 1979 s. 509 (Tromsø). Bestemmelsen kommer også til anvendelse ved skade på syklist der bilen er feilparkert. I LE-1991-2452 fikk en skadelidt syklist som hadde kjørt inn i en parkert buss avkortet erstatningen med 100 %. Når det gjelder skade på syklist ved åpning av bildør, jfr. Rt. 1941 s. 672 (Agder), har skaden normalt skjedd ”medan vogna vert sett i gang eller stogga”, og dermed går tilfellet under bal § 7 første ledd.

Bestemmelsen i bal § 7 første ledd er skjønnsmessig og lite konkret utformet, og har gitt grobunn for en rikholdig rettspraksis. Typiske eksempler fra trafikken hvor skadelidte medvirker til skaden, er syklisten som kolliderer med en bil idet han svinger til venstre i et kryss og påfører både seg selv og bilen skader. Andre eksempler er en passasjer som trekker i håndbrekket i bilen, en fotgjenger som går på rødt lys eller krysser veien utenfor fotgjengerfelt, en passasjer som oppfordrer til råkjøring eller en bilfører som forsøker å begå eller begår selvmord. Bare fantasien setter begrensninger på hva som kan regnes som medvirkning. Alle handlinger fra skadelidtes side som har bidratt til at en skade har oppstått eller innvirket på skadeomfanget, kan medføre at erstatningen faller bort eller avkortes etter en nærmere vurdering.

### 3.5 Forholdet mellom skl § 5-1 og bal § 7<sup>20</sup>

Den generelle medvirkningsregelen når det gjelder personskader er skl § 5-1.

Bilansvarsloven § 7 er en særregel om medvirkningsansvar begrenset til bilansvarslovens virkeområde, det vil si til skader som er gjort av motorvogn, jfr. § 4.

Skadeserstatningsloven § 5-1 må vike for bal § 7 som har fortrinn etter prinsippet om lex

---

<sup>20</sup> Engstrøm (2005) s. 99 flg.

specialis<sup>21</sup>. Der bal § 7 ikke strekker vil den utfylles av skl § 5-1, jfr. bal § 6 første ledd hvor det heter at erstatning etter bilansvarsloven skal fastsettes ”etter vanlege skadebotreglar når ikkje anna er sagt”. Også Høyesterett har i sine avgjørelser lagt til grunn at skl § 5-1 gjelder med mindre noe annet følger av bal § 7, jfr. Rt. 2006 s. 1099 avsnitt 37: ”Bilansvarsloven § 6 fastslår at de alminnelige regler om erstatning også gjelder for skade som motorvognen gjør på person eller eiendom når ikke annet er sagt. Dette innebærer at skadeserstatningsloven § 5-1 om skadelidtes medvirkning gjelder med mindre noe annet følger av bilansvarsloven § 7 om medvirkning.”

Etter både skl § 5-1 og bal § 7 kan skadelidtes atferd etter en nærmere vurdering åpne for at forsikringsselskapet avslår eller reduserer erstatningen. Dette er tilfellet der skadelidte medvirker til at skaden oppstår eller medvirker til at den får et større omfang enn den ville fått om man tenker seg skadelidtes atferd borte.

Skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 1 kan komme til anvendelse for eksempel dersom bilføreren er erstatningsansvarlig på personlig grunnlag for erstatning som overstiger sumbegrensningen i bal § 9. Det følger av skl § 5-5 at skl § 5-1 nr. 2 og 3 kan anvendes i tillegg til bal § 7. Erstatning etter bilansvarsloven kan reduseres dersom den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren i rimelig utstrekning har latt være å fjerne eller minske risikoen for skade eller etter evne å begrense skaden. Uttrykket ”fjerne eller minske risikoen” viser at det gjelder tiltak forut for skadehendelsen. Også alternativet ”begrense skaden” gjelder etter forarbeidene tiltak forut for skaden. I litteraturen er det uenighet om dette; regelen blir også knyttet til skadelidtes plikt til å avgrense omfanget av skaden.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Lex specialis-prinsippet er en tolkningsregel som gir den spesielle regel forrang fremfor den generelle regel når det er konflikt mellom to rettsregler av samme rang. Begrunnelsen er at den spesielle regelen anses som et unntak fra den generelle regelen, uansett hvilken av reglene som er eldst.

<sup>22</sup> Se for eksempel Lødrup (2006) s. 314.



Medvirkningsreglene i skl § 5-1 og bal § 7 angir tre vilkår som må være oppfylt for at erstatningen kan avkortes. Det må foreligge selvskyldevne, det må foreligge adekvat årsakssammenheng og skyldkravet må være oppfylt, se punkt 4.

Både bal § 7 første ledd og skl § 5-1 nr. 1 krever at skadelidte ved uaktsomhet har vært en medvirkende årsak til at skaden skjedde (henholdsvis ”medverka til skaden med vilje eller i aktløyse” og ”medvirket til skaden ved egen skyld”). Skadelidtes medvirkning må således vurderes både i et årsaks- og et skyldperspektiv.

En forskjell mellom de to bestemmelsene er at det etter bal § 7 ikke er anledning til å ta hensyn til liten uaktsomhet (”leggjast lite til last”), i slike tilfeller kan retten ikke avkorte skadelidtes erstatning. Dette er ikke tilfellet etter skl § 5-1, som ikke skiller mellom uaktsomhetsgradene (”ved egen skyld”). Bilansvarsloven § 7 er gunstigere for skadelidte enn det den generelle medvirkningsbestemmelsen er. Siden bal § 7 går foran skl § 5-1 etter lex specialis-prinsippet kan ikke forsikrings-selskapet ikke anvende skl § 5-1 nr. 1 for å redusere erstatningen der skadelidte har utvist liten uaktsomhet.

Skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 1 siste setning inneholder en begrensning for tilfeller der skadelidte er under 10 år. Denne begrensningen gjelder også i bilansvarsoppgjør, se mer om dette i punkt 4.4.10.

Både skl § 5-1 og bal § 7 åpner for å ta hensyn til andre forhold enn skadelidtes skyld. Etter skl § 5-1 skal det tas hensyn til om det er rimelig med reduksjon etter en vurdering av atferden og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers. Bilansvarsloven åpner for å legge vekt på skylden hos både den skadelidte og skadevolderen, samt forholdene ellers. Praksis viser at det er de samme momentene som tillegges vekt ved begge bestemmelsene. Ved en avveining etter bal § 7 kan det ved stor skade tas sosiale hensyn, jfr. blant annet Rt. 1966 s. 886.

Medvirkningsbestemmelsene utenfor skl § 5-1 viser at bortfall og reduksjon av erstatning på grunn av medvirkning stadig har fått mindre betydning.

Når det gjelder forholdet mellom skl § 5-1 og bal § 7 i forbindelse med spørsmålet om identifikasjon mellom skadelidte og etterlatte vises det til punkt 4.5.

## **4 Avkortning i erstatning - bal § 7**

### **4.1 Innledning**

Avkortning betyr at skadelidte ikke mottar full erstatning. Erstatningen blir redusert på grunn av forhold på skadelidtes side.

I dette kapitlet skal vi se på de vilkår som må være oppfylt for at man kan si at skadelidte har medvirket til skaden. Erstatningen avkortes ikke automatisk selv om medvirkning foreligger. Avkortningsspørsmålet avgjøres etter en helhetsvurdering der ulike momenter er av betydning. Disse momentene redegjøres det for i det følgende.

### **4.2 Skadelidtes skyld**

#### **4.2.1 Selvskyldevne**

Et av vilkårene som må være oppfylt for at skadelidte kan sies å ha medvirket til skaden, er at han har selvskyldevne. Selvskyldevne er den mentale evnen mennesker har til å innse at man burde ha handlet annerledes.<sup>23</sup> Det vil si at skadelidte har forutsetninger for å forstå at han burde ha handlet på en annen måte. Skadelidte må, for å kunne være ansvarlig for sine handlinger, ha intellektuell evne til å treffe rasjonelle valg. Han må både ha evne til å forstå at han kan velge mellom ulike handlingsalternativer, og forstå at det kan få ulike konsekvenser ut fra hvilket handlingsalternativ han velger.<sup>24</sup> I forhold til avkortning etter bal § 7 må han ha evne til å forstå at handlingen kan ha konsekvenser for seg selv.

---

<sup>23</sup> Nygaard (1990) s. 173.

<sup>24</sup> Eskeland (2006) s. 326.

Kravet om selvskyldevne skaper ikke problemer overfor normalt utrustede voksne mennesker. Kravet får derimot særlig betydning overfor sinnslidende og barn. Dette følger av forarbeidene hvor det uttales at ”regelen gjelder også overfor et barn eller en utilregnelig person som måtte ha medvirket til skaden på en måte som kan bebreides han. Selvskyldevnen skal bedømmes konkret.”, jfr. Innst. 1957 s. 63.

### *Barn*

Spørsmålet i forhold til barn er om de uansett alder kan bedømmes som voksne, med andre ord om de kan utvise egen skyldevne. Engstrøm legger til grunn at barn må være minst 7-8 år for å kunne ha utvist egen skyldevne.<sup>25</sup> Nygaard er av den oppfatning at man bør være svært varsom med å bruke medvirkningsregelen på barn under 14 år. Begrunnelsen er først og fremst tidligere praksis og Justiskomiteens uttalelser i forarbeidene (Innst.O. nr. 19 (1987-88) s. 8).<sup>26</sup> Se videre om barn og unges medvirkning i punkt 4.4.10.

### *Sinnslidende*

Sinnslidende har i utgangspunktet selvskyldevne. Det har likevel avgjørende betydning i vurderingen av om avkortning skal skje eller ikke, om sinnssykdommen har spilt en avgjørende rolle i den skadelidtes handlingsmønster. Hvis sinnslidelsen er direkte årsak til skaden, skjer det (som regel) ingen avkortning.<sup>27</sup> I RG 1984 s. 297 (Hålogaland) var situasjonen at skadelidte i forsøk på å krysse veien ble påkjørt av en lastebil og omkom. Hun var sinnslidende, og retten la til grunn at skaden var en direkte følge av sinnssykdommen. Det ble ikke foretatt noen avkortning i erstatningen til de etterlatte. RG 1980 s. 918 (Inderøy) gir et eksempel på at retten avkorter, men i mye mindre grad enn de ville ha gjort dersom skadelidte ikke hadde vært sinnslidende. Skadelidte (41 år) hadde utvist grov uaktsomhet som førte til at han ble påkjørt. Han fikk erstatningen avkortet med kun ¼ fordi han mentalt fungerte som en 10 åring.

---

<sup>25</sup> Engstrøm (2005) s. 111.

<sup>26</sup> Nygaard (1990) s. 175-176.

<sup>27</sup> Engstrøm (2005) s. 112 og Nygaard (1990) s. 177.

*Hvorfor har vi regler om skadelidtes selvskylddevne?*

Hvis skadelidte ikke forstår eller forstod at han burde ha opptrådt på en annen måte, kan han ikke bebreides og dermed ikke pålegges ansvar. Dette er et grunnleggende synspunkt i norsk (erstatnings)rett. Ved avgjørelsen av om skadelidte har selvskylddevne må det derfor avklares om han har medvirket til skaden på en måte som kan bebreides han, jfr. Innst. 1957 s. 63. Dette skal bedømmes konkret i hvert enkelt tilfelle.

#### 4.2.2 Adekvat årsakssammenheng

For at avkortning skal kunne skje må det foreligge årsakssammenheng mellom den uaktsomme eller forsettlige handlingen og skaden. Dette kan vi lese ut av ordlyden i bal § 7 som sier at skadelidte må ha ”medverka” til skaden. Det betyr at kun skader som er en følge av den skadevoldende handling blir erstattet. En annen måte å formulere kravet om årsakssammenheng på er at skadelidtes handling må være en nødvendig betingelse for at skaden inntraff. Selv om skadelidte på et tidspunkt i aller høyeste grad har handlet klanderverdig fører det ikke til avkortning dersom den skadevoldende handlingen skjer på et annet sted eller til en annen tid. For eksempel skjer det ingen avkortning selv om skadelidte har løpt over et fotgjengerfelt til tross for at han har rødt lys og han ser det kommer en bil, dersom han først blir skadet etter å ha snudd og gått tilbake på grønt lys fordi han mistet noe idet han krysset veien første gang.

For at skadelidte i det hele tatt skal ha rett til erstatning må årsakssammenhengen mellom den skadevoldende handling og skaden være påregnelig (adekvat). I dette ligger et krav om at skaden må være av en slik art at skadevolderen kunne forutsett den. Skader som på sett og vis er en logisk følge av den skadevoldende handling, er ikke alltid påregnelige i erstatningsrettslig forstand.<sup>28</sup> Et eksempel kan være bilføreren som kjører på en fotgjenger som på grunn av påkjørselen ikke rekker et møte hvor han skulle fått en millionkontrakt. Dette er ikke en påregnelig følge. Slike tap blir naturlig nok ikke erstattet. Dersom det ikke er aktuelt å gi erstatning, er det selvsagt heller ikke aktuelt å foreta avkortning overfor

---

<sup>28</sup> Se for eksempel Lødrup (2006) s. 281 flg.

skadelidte på grunn av hans medvirkning. Skadelidte må da uansett bære hele tapet uavhengig av om han selv i tillegg har medvirket til at skaden oppstod.

Begrunnelsen for at det i erstatningsretten er krav om årsakssammenheng er for det første at man skal slippe å bli holdt erstatningsansvarlig for skader de ikke er årsak til. For det andre skal man heller ikke holdes ansvarlig for skader som følger langt ut i årsaksrekken og av den grunn ikke er påregnelige. I begge tilfeller er det urimelig å holde skadevolderen ansvarlig. Noen skader kan skadelidte selv lett beskytte seg mot. Når dette er tilfellet, vil det stride mot den alminnelige rettferdighetsfølelsen å holde skadevolderen ansvarlig. Det har da ingen betydning om en eventuell erstatning ville blitt avkortet som følge av skadelidtes medvirkning. Skadevolderen er uansett beskyttet mot å betale erstatning for det aktuelle tapet.

#### *Årsakssammenheng i bal § 7 fjerde ledd bokstav b*

Før 1985 førte beruselse automatisk til full avkortning i erstatningen for den berusede fører selv og for eventuelle passasjerer. Etter 1985 er det et vilkår at det foreligger årsakssammenheng mellom skaden og beruselsen, jfr. Ot.prp. nr. 75 (1983-84) s. 47. Det er videre slik at bal § 7 fjerde ledd nå kun gjelder for vognføreren, jfr. ordlyden. Vi må spørre om skaden også ville inntruffet hvis føreren hadde vært edru. Det er føreren som har bevisbyrden for å sannsynliggjøre at skaden også ville inntruffet dersom han ikke var beruset. Lovendringen innebærer en innskrenkning i området for bortfallsregelen.<sup>29</sup> Begrunnelsen for lovendringen er at det ble oppfattet som urimelig at forsikringsdekningen automatisk falt bort når føreren var beruset, selv om det var på det rene at årsaken til skaden ikke var alkoholpåvirkningen, jfr. uttalelser i RG 1993 s. 263 (Eidsivating).

For å konstatere årsakssammenheng er det ikke nødvendig at beruselsen er hovedårsaken til skaden, jfr. RG 1993 s. 263 (Eidsivating). I Rt. 1992 s. 64 P-pilledom II uttales det at årsakskravet er oppfylt dersom handlingen har vært en nødvendig betingelse for skaden.

---

<sup>29</sup> Nygaard (1990) s. 215.

Ved vurderingen av om det foreligger adekvat årsakssammenheng skal det ikke legges vekt på momenter ved selve kjøringen, som for eksempel hastighet, selv om den utvilsomt er den direkte årsak til ulykken. Årsaken til dette er at det ville ført til at jo sterkere beruset føreren er desto vanskeligere ville det bli å påvise årsakssammenheng. Kravet til årsakssammenheng i bal § 7 fjerde ledd bokstav b gjør denne bestemmelsen til en ”ekte” medvirkningsregel på linje med første og andre ledd.<sup>30</sup>

Selv om en skadelidt vognfører oppfyller kravene til erstatning etter fjerde ledd bokstav b, og har bevist at skaden ville inntruffet selv om han hadde vært edru, kan erstatningen avkortes etter første og andre ledd.<sup>31</sup>

#### 4.2.3 Skyldkrav – ”vilje eller i aktløyse”

For at medvirkning skal kunne sies å foreligge er det ikke tilstrekkelig at skadelidte har selvskylddevne og at det foreligger årsakssammenheng mellom handlingen og skaden. Skadelidte må i tillegg ha utvist forsett eller uaktsomhet, jfr. bal § 7 første ledd.

Forsett er vanskelig å bevise for forsikringsselskapene og ikke minst vanskelig for domstolene og Avkortningsnemnda å vurdere. Det er derfor kun et fåtall av sakene om avkortning etter bal § 7 der forsett påberopes av forsikringsselskapene. Et eksempel fra rettspraksis der dette ansvarsgrunnlaget brukes finner vi likevel i LF-2001-803. Retten mente at skadelidte passasjer forsettlig hadde fremkalt ulykken ved å dra i rattet mot førerens vilje slik at bilen kom over i feil kjørebane. Skadelidte fikk på grunn av dette avkortet erstatningen med 100 %. Andre eksempler på forsett kan være selvmord og selvmordsforsøk, se mer om dette i punkt 4.4.9.

De aller fleste saker blir avgjort med uaktsomhet som skyldgrunnlag. Bal § 7 gir likevel den skadelidte en skyldmargin, da liten uaktsomhet ikke tilstrekkelig, jfr. ”lite til last”.

---

<sup>30</sup> Engstrøm (2005) s. 124.

<sup>31</sup> Engstrøm (2005) s. 124.

Dersom skadelidte bare er lite å bebreide har han krav på full erstatning. Begrepet ”lite til last” er identisk med ”liten aktløyse”, jfr. Innst. O. II (1960-61) s. 13, jfr. s. 7-8.

Skyldmarginen skadelidte har etter bilansvarsloven har han ikke etter skadeserstatningsloven, hvor også liten uaktsomhet oppfyller skyldkravet. Det spørs om det i realiteten er særlig stor forskjell. Trolig ser man også i skadeserstatningslovens tilfeller bort fra den minste uaktsomheten.<sup>32</sup> Ansvar i slike tilfeller kan ofte føre til urimelige resultater. Det er ikke ønskelig sett fra domstolens side. Uttrykket ”lite til last” er ikke selvforklarende og blir heller ikke forklart i loven. Det følger av forarbeidene at det skal ses bort fra den dagligdagse og unnskyldelige uaktsomhet, jfr. Innst. 1957 s. 43. Med dette forstås vanlige forseelser i trafikken som de fleste av oss gjør daglig uten å tenke på dem som feil.<sup>33</sup>

Når forsikringselskapet hevder at skadelidte har handlet grovt uaktsomt, har selskapet bevisbyrden for at slik uaktsomhet foreligger.

Overtredelse av påbud om for eksempel bruk av bilbelte og styrthjelm, inngår som et skjerpene element i de krav og forventninger som stilles til aktsomhet i trafikken. Brudd på et slikt påbud fører ikke automatisk til at grensen der skadelidte er mer enn ”lite å legge til last”, er overtrådt. Konsekvensen av et eventuelt brudd må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

”Lite til last” gjelder i utgangspunktet både for ”vilje og aktløyse”, selv om det er mest aktuelt ved uaktsomhetstilfellene. Det kan også tenkes situasjoner hvor denne skyldmarginen kan komme til anvendelse på forsettstilfellene. Et eksempel er situasjoner som kan minne om nødrettslige handlinger.<sup>34</sup> Dette var tilfelle i RG 1964 s. 159 (Tinn og Heddal). En får løp ut i veien for å redde datteren sin fra å bli påkjørt. Han klarte å redde datteren, men døde selv av skadene. Retten mente at det i dette

---

<sup>32</sup> Lødrup (2006) s. 317.

<sup>33</sup> Se mer om uttrykket ”lite til last” ovenfor i punkt 3.4

<sup>34</sup> Nygaard (1990) s. 191.



tilfellet ikke var grunn til å legge vekt på hvilken form for medvirkning skadelidte hadde utvist. Han kunne ikke legges mer enn lite til last for at han handlet som han gjorde. Faren hadde en veldig god grunn til ikke å handle aktsomt, og det veier opp for den skylden han utviste. I slike tilfeller er det av betydning hva slags verdier den skadelidte har ønsket å verne. Å redde et annet menneske har høyere verdi enn å redde materielle verdier.

I det følgende skal vi se på noen typetilfeller som kan ha betydning i aktsomhetsvurderingen.

#### *Trafikkregler og andre trafikkbestemmelser*

Brudd på trafikkregler og andre trafikkbestemmelser innebærer ikke nødvendigvis at det foreligger høyere uaktsomhet enn liten, men det gir en sterk indikasjon på at dette er tilfelle. På den annen side kan det være øvrige momenter i hendelsesforløpet som kan sette saken i et noe annet lys.<sup>35</sup> I vurderingen kan det ha betydning hvilken trafikkregel som er overtrådt. Det er for eksempel mer uaktsomt å overtre en regel som er ment å skulle beskytte mennesker, enn en regel med det formål å få bedre flyt i trafikken. Et eksempel gir Rt. 1969 s. 520. Den skadelidte syklisten overholdt ikke vikeplikten. Han holdt videre ikke tilstrekkelig til høyre i veien og hadde heller ikke lys på sykkelen. Retten mente at det var klart at skadelidte hadde utvist uaktsomhet. Likevel ble erstatningen avkortet med kun ¼. En årsak til at avkortningen ikke ble større kan være at også bilføreren var å bebreide.

I AKN-2068 feilbedømte skadelidte situasjonen da han forsøkte seg på en forbikjøring. Nemnda uttalte at det ved bilkjøring legges en streng aktsomhetsvurdering til grunn der risikoen for trafikkskader er stor. Forbikjøring i seg selv er, i følge nemnda, ikke grovt uaktsomt, men føreren må utvise en stor grad av påpasselighet for å være sikker på at det ikke kommer biler i mot. I foreliggende tilfelle utviste ikke skadelidte tilstrekkelig påpasselighet for å unngå en kollisjon. Til tross for dette mente Avkortningsnemnda likevel at feilbedømmelsen var unnskyldelig og at skadelidte dermed ikke var mer enn lite å laste.

---

<sup>35</sup> Engstrøm (2005) s. 108.

### *Brudd på sikkerhetsforskrifter*

For at brudd på påbudte sikkerhetsforskrifter som bruk av bilbelte og bruk av styrthjelm skal føre til uaktsomhet, er det en forutsetning at det foreligger årsakssammenheng mellom den manglende bruken og skaden eller skadens omfang. I Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen kom Høyesterett til at det var uaktsomt av den 17 ½ år gamle skadelidte å ikke bruke bilbelte. Det var ubestridt at skaden hadde sammenheng med at skadelidte ikke hadde brukt bilbelte. Etter en helhetsvurdering ble erstatningen likevel ikke avkortet. Særlig skadens alvorlighet og skadevolderens grove skyld hadde avgjørende betydning for resultatet. Dommen viser at selv om det er årsakssammenheng mellom skaden og brudd på en eller flere sikkerhetsforskrifter, behøver det ikke skje avkortning. Det er opp til rettens skjønn om erstatningen skal avkortes.

Et annet eksempel på brudd på påbudet om å bruke bilbelte finner vi i AKN-1970. Føreren av bilen (moren) tok av seg bilbelte under kjøringen (60-65 km/t) for å feste selen på barnet som satt i baksetet. Barnet hadde selv tatt av seg beltet sitt. Til tross for at moren hadde en rekke andre handlingsalternativer for å sikre sønnen enn det alternativet hun valgte, har nemnda en viss forståelse for at en mor intuitivt reagerer på den aktuelle måten for å sikre et barn på 5 år. Morens opptreden var ifølge nemnda ”såpass lite klanderverdig” at avkortning ble satt til 20 %.

Som nevnt over er det uaktsomt å ikke følge påbudet om å bruke bilbelte, jfr.

Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen. Forsikringsselskapene foretar stort sett alltid avkortning dersom den skadelidte ikke har brukt bilbelte og det er årsakssammenheng mellom skaden og unnlatt bruk. Det gis for eksempel erstatning for en pådratt whiplashskade, men ikke for utslåtte fortenner. I samtale med Terra<sup>36</sup> kom det frem at i et tilfelle hadde de medisinske spesialistene ment at unnlatt bruk av bilbelte faktisk hadde redusert skadeomfanget. I slike tilfeller kan den skadelidte vanskelig måtte tåle avkortning med den begrunnelse at han ikke hadde brukt bilbelte, da kravet om årsakssammenheng ikke er oppfylt. Dette er svært

---

<sup>36</sup> Samtale med saksbehandlere på personskadeavdelingen hos Terra Skadeforsikring 2. februar 2007.

uvanlig, i stort sett alle tilfeller minsker bilbelte skadeomfanget eller hindrer at skade overhodet oppstår.

Påbudet om bruk av hjelm ved motorsyssel- og mopedkjøring ble innført i 1977. I både Rt. 1970 s. 627 og Rt. 1973 s. 531, som begge gjaldt motorsysselulykker uten bruk av hjelm, ble de skadelidte ikke ansett for å ha medvirket til skaden ved å unnlate å bruke hjelm. Så vidt oss bekjent finnes det ingen Høyesterettsavgjørelser om dette forhold etter at påbudet ble gitt. Et eksempel fra rettspraksis finner vi likevel i RG 1984 s. 707 (Kristiansand). Den skadelidte var passasjer på motorsyssel og hadde unnlatt å bruke hjelm. Retten fant det bevist at det var årsakssammenheng mellom de store skadene og den unnlatte hjelmbruken. Det var med andre ord uaktsomt å ikke benytte hjelm. På grunn av disse forhold avkortet retten erstatningen med  $\frac{1}{3}$ .

Unnlatt bruk av ikke-påbudte sikkerhetsforskrifter er i seg selv ikke nok for å konstatere uaktsomhet. Derimot kan unnlatt bruk av refleks i mørket, unnlatt bruk av hjelm for syklist og beskyttelsesklær ved kjøring av motorsyssel, sammen med annen uakseptabel atferd i trafikken, føre til avkortning.<sup>37</sup> En nærmere gjennomgang og avveining av ulike momenter følger i punkt 4.3.3 og 4.4.

### *Fysiske handikap*

Har man for eksempel dårlig syn eller hørsel må man ved egen atferd kompensere for dette.<sup>38</sup> Domstolene tar ikke hensyn til slike handikap hos skadelidte, jfr.

RG 1974 s. 554 (Frostating) hvor en gammel og nærsynt dame ble påkjørt da hun prøvde å krysse en trafikkert gate. Hun unnlott å bruke et lyssignal knyttet til fotgjengerfeltet for å avhjelpe sine manglende ferdigheter i trafikken. Dette var det sentrale moment i aktsomhetsvurderingen. Skadelidte fikk avkortet erstatningen med 50 %.

---

<sup>37</sup> Engstrøm (2005) s. 110.

<sup>38</sup> Engstrøm (2005) s. 112.

### *Selvforskyldt rus*

Selvforskyldt rus hos skadelidte er ofte et skjerpene moment i vurderingen av om avkortning skal skje etter bal § 7 første ledd. I avkortningsvurderingen er det av betydning om skadelidte opptrådte i samsvar med vanlig aktsom atferd.<sup>39</sup> Erstatningen blir ikke avkortet utelukkende på grunn av at skadelidte var beruset i skadeøyeblikket. AKN-2040 er et eksempel på at en beruset fotgjenger ikke fikk avkortning i erstatningen. Skadelidte ble påkjørt om natten og det var dårlig sikt. Det ble lagt til grunn at fotgjengeren gikk på riktig side av veien. Han var lite synlig siden han hadde på seg mørke klær og gikk uten refleks. Dette var ikke tilstrekkelig til å si at han var mer enn lite å legge til last siden han gikk langs veien på en normal måte. Til tross for dette er det et velkjent faktum at berusede fotgjengere ofte ikke oppfører seg så aktsomt som påkrevd. LB-2003-9610 gir et eksempel på dette. Skadelidte gikk i kjørebane på E18. Dette mente retten var på grensen mot grov uaktsom opptreden og avkortet erstatningen med 50 %.

## 4.3 Momenter i vurderingen av om avkortning skal finne sted

### 4.3.1 Innledning

Avkortningsvurderingen er sammensatt av en rekke momenter. Lovteksten henviser til to – ”åtferda på kvar side” og ”tilhøva elles”. Begrepene er vide og omfatter mye. Det er dette vi skal redegjøre for i det følgende.

### 4.3.2 ”Åtferda på kvar side”

Bilansvarsloven § 7 første ledd legger opp til en skylddifferensiering ved vurderingen av om avkortning skal foretas. Momenter i avkortningsvurderingen er blant annet skadelidtes skyld, skadevolderens skyld og i hvilken utstrekning skadelidte kan bebreides for det inntrufne (for eksempel hvem tok initiativ til kjøringen).<sup>40</sup> Generelt kan det sies at det må foreligge overskuddsskyld på skadelidtes side for at avkortning skal kunne skje. Et

---

<sup>39</sup> Engstrøm (2005) s. 113.

<sup>40</sup> Ot.prp. nr. 67 (2000-01) s. 6, Engstrøm (2005) s. 113.

eksempel gir Rt. 1974 s. 813. Her uttaler retten: ”Det kan, slik jeg vurderer Gundersens opptreden, være noe tvil om man samlet bør betegne den som bare lite uaktsom eller ikke; for meg er det imidlertid ikke nødvendig å ta bestemt standpunkt til dette. Etter mitt syn er de feil som kan legges bilføreren til last langt alvorligere. De er så dominerende at det ikke under noen omstendighet bør bli tale om nedsettelse av erstatningen i medhold av bilansvarsloven § 7.” Selv om den skadelidte (Gundersen) hadde utvist uaktsomhet, var dette ikke tilstrekkelig til å foreta en avkortning fordi skadevolderen hadde utvist en høyere grad av skyld. Det forelå med andre ord ingen overskuddskyld på skadelidtes side. Et annet eksempel gir Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen. Høyesterett mente at skadevolderens kjøring var grov uaktsom og at kjøringen var avgjørende for ulykken. Retten uttaler i avsnitt 37: ”Når skadebegivenhetene skal vurderes, finner jeg at førerens uaktsomme kjøring, som ledet frem til at han helt mistet kontrollen over bilen, fremtrer som den dominerende skadeårsak. At dette kan oppveie betydningen av skadelidtes uaktsomhet, er Rt. 1974 s. 813 eksempel på.” Også i dette tilfelle var skadevolderen mer å bebreide enn skadelidte, med den konsekvens at det ikke ble foretatt noen avkortning i erstatningen til skadelidte.

Som nevnt har skadelidte rett til full erstatning også for egen uaktsomhet så lenge han ikke kan legges mer en lite til last. Det at skadelidte er gitt en ekstra skyldmargin, gjelder ikke bare i forhold til vurderingen av om skadelidte har oppfylt skyldkravet. Den gjelder også når man skal vurdere ”åtferda på kvar side”. Dette kommer til uttrykk i Rt. 1969 s. 520. Den skadelidte syklist hadde utvist størst grad av uaktsomhet. Til tross for dette måtte han kun tåle ¼ avkortning.<sup>41</sup>

Avkortning på grunn av overskuddskyld på skadelidtes side er særlig aktuelt i de tilfeller hvor skadelidte har utvist grov uaktsomhet, mens skadevolderen er lite eller ikke å bebreide. Rt. 1975 s. 264 gir et eksempel på dette. Skadelidte gikk ut i en sterkt trafikkert gate, på rødt lys, utenfor fotgjengerfelt og unnlot å se etter trafikk fra venstre. Retten fant at denne atferden var å betrakte som grov uaktsom, mens skadevolderen ikke var å bebreide

---

<sup>41</sup> Nygaard (1990) s. 192-193.

for ulykken i det hele tatt. Resultatet ble 100 % avkortning i erstatningen. Et eksempel på at det ikke foreligger overskuddsskyld til tross for at skadelidte har utvist uaktsomhet gir Rt. 1969 s. 51. Den skadelidte krysset en gate uten å bruke fotgjengerfelt. Retten fant at hans opptreden var uaktsom. Retten mente også at bilføreren hadde utvist uaktsomhet. Det ble ikke foretatt noen avkortning i skadelidtes erstatning.

I RG 1992 s. 884 (Gulating) måtte den skadelidte tåle full avkortning i erstatningen på grunn av sin særdeles grove uaktsomhet. Han ble betraktet som en aktiv passasjer. Retten ga følgende beskrivelse av skadelidtes opptreden: ”Ved sine oppfordringer om å kjøre hurtigere har A medvirket til den meningsløse og helt uforsvarlige kjøring som resulterte i utforkjøring. Det legges også til grunn at farten ville vært atskillig lavere, og ulykken antas å ville vært unngått, hvis A ikke hadde fremkommet med sine oppfordringer.” Retten mente også at skadelidte, ”som bileier og passasjer, hadde oppfordring og muligheter til å påvirke bilføreren til forsvarlig kjøring”.

Rt. 1974 s. 813 illustrerer at skadevolderens opptreden kan være så dominerende i skadebildet at det helt kan oppveie skadelidtes egen uaktsomhet, selv om skadelidte er mer enn lite å legge til last. Selv om denne saken gjaldt identifikasjon er den likevel illustrerende. Saken gjaldt en fotgjenger som ble påkjørt og drept under kryssing av en vei. Høyesterett fant ikke avgjørende grunn til å ta standpunkt til om fotgjengeren hadde utvist bare liten uaktsomhet eller ikke. Uansett var de feil som kunne tillegges bilføreren langt mer alvorlige. Feilene var så dominerende at det ikke under noen omstendighet var tale om å nedsette erstatningen.

#### 4.3.3 ”Tilhøva elles” – skadelidtes økonomiske situasjon

I avkortningsvurderingen skal det i tillegg til ”åtfærd på kvar side” også tas hensyn til ”tilhøva elles”, jfr. bal § 7 første ledd. Dette åpner for at domstolene kan komme til et resultat de finner rimelig. Det kan tas hensyn til for eksempel sosiale og økonomiske konsekvenser, herunder omfanget av skaden.

Det følger av forarbeidene at et av momentene i denne vurderingen er at skadelidte ikke skal havne i en altfor vanskelig økonomisk situasjon som følge av ulykken. Skadelidte bør få en sosialt forsvarlig dekning av skaden sin.<sup>42</sup> Når avgjørelsen skal treffes i henhold til forholdene ellers, kan man ved skadefordelingen markere at skadelidte har opptrådt uforsiktig og klanderverdig, samtidig som man kan ta hensyn til for eksempel store og alvorlige personskader, jfr. Ot.prp. nr. 24 (1959-60). Erstatningen trenger da ikke reduseres mer enn at skadelidte sikres et noenlunde forsvarlig livsgrunnlag. En dom i tråd med forarbeidene er Rt. 1966 s. 886. En ung mann medvirket sterkt til den alvorlige skaden som oppstod i forbindelse med ulykken og føreren var uten skyld. Likevel fikk han bare avkortet i erstatningen med 70 %, dels på grunn av sosiale hensyn. Et eksempel på at synspunktet om å ta hensyn til sosiale forhold ikke nådde fram er Rt. 1975 s. 410. En ung syklist ble påført alvorlig skade ved egen grov uaktsomhet, men måtte tåle full avkortning.

Det kan også tas hensyn til skadelidtes økonomiske situasjon. Et eksempel gir Rt. 1972 s. 1241. Blir en familieforsørger skadet kan det ses hen til de økonomiske og sosiale konsekvenser det får for hele familiesituasjonen dersom erstatningen reduseres. Også eventuelle trygdeutbetalinger til skadelidte kan tas i betraktning. Videre kan det tas hensyn til en sosialklient som har en vanskelig økonomi. I mange tilfeller er erstatning for skaden avgjørende for at han skal kunne opprettholde en akseptabel livsstandard. Disse forhold kan tale mot at erstatningen blir avkortet. Det blir for øvrig tatt hensyn til både skadelidtes sosiale situasjon og den mulighet han hadde for å forbedre denne forut for ulykken.

Omfanget av skaden er blitt tillagt vekt i en rekke dommer, se blant annet LH-2002-606. Dersom passasjerer for eksempel er særdeles aktiv, vil det ofte veie tyngre enn de alvorlige skadene som skadelidte ble påført i ulykken selv om skadelidte blir satt i en veldig vanskelig situasjon. Til illustrasjon kan man lese RG 1992 s. 884 (Gulating) (se punkt

---

<sup>42</sup> Jfr. Innst. 1957 s. 43, Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 28-29 og Innst. O. II (1960-61) s. 13.

4.3.2). Skadelidte ble her påført en alvorlig skade som medvirket til de problemer han hadde i etterkant av ulykken.

Et annet eksempel på at Høyesterett uttaler seg om ”tilhøva elles” gir Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen. Det ble lagt betydelig vekt på skadens omfang og sosiale hensyn. Retten uttalte at skadelidte skulle ha en sosialt forsvarlig dekning ved store og alvorlige personskader. I tillegg til disse momentene ble rimelighet og rettferdighet tillagt vekt, samt skadelidtes alder. Etter denne avgjørelsen har det blitt reist spørsmål om underrettene legger for stor vekt på Høyesteretts uttalelse om betydningen av skadens omfang. Rettspraksis viser at underrettene i stor utstrekning henviser til uttalelsene i avgjørelsen og avkorter erstatningen i mindre grad. Dette til tross for at den skadelidte har medvirket til skaden på en måte som tidligere ville ført til avkortning i erstatningen.

I Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen sier førstvoterende i avsnitt 31 at det ”avgjørende for om avkortning skal skje, er ... «åtferda på kvar side og tilhøva elles». Bestemmelsen synes å invitere til et meget bredt skjønn. Etter lovforarbeidene er dette tilsiktet.”. Det er med andre ord en rekke forhold som kan komme inn i vurderingen av forholdene ellers. Det er ikke dermed sagt at alle forhold blir tillagt vekt. Noen forhold veier tungt, mens andre veier lite. Eksempler på dette gis i det følgende.

Et forhold som kan tillegges vekt er erstatningskravets størrelse. I AKN-2267 er det lagt til grunn at avkortningens størrelse må revurderes dersom skadebeløpet blir betydelig. Skadelidte fotgjenger løp ut i gangfeltet mot rødt lys og ble påkjørt. Nemnda mente at risikoen for å bli påkjørt i en slik situasjon var markert og ga i utgangspunktet forsikringsselskapet medhold i en avkortning på 100 %. Forsikringsselskapet ble likevel oppfordret til å revurdere størrelsen på avkortningen dersom skadebeløpet ble betydelig. I AKN-2326 aksepterte nemnda en avkortning på 1/3 med mindre skadebeløpet viste seg å være betydelig.



Skadelidtes alder kan få betydning for avkortningsspørsmålet. I AKN-2171 ble avkortningen kun 50 % der en fotgjenger krysset en uoversiktlig vei mot rødt lys. Nemnda fant at det forelå visse unnskyldende momenter. Det ble blant annet lagt vekt på at skadelidte var gammel, hele 86 år. I en dom fra Tønsberg tingrett, TTONS-2005-167306, ble det foruten skadens omfang også tatt hensyn til skadelidtes unge alder. Ulykken rammet den 18 ½ år gamle skadelidte hardt og endret totalt hans livsvilkår. I TINFI-2004-32231 (Indre Finnmark) uttalte retten at skadelidtes alder ikke fikk noen betydning. Skadelidte var 37 år. Han hadde tillatt kjøringen ved å overlate nøklene til føreren og hadde unnlatt å bruke bilbelte. Det var for øvrig formildende at han hadde vært passiv passasjer. Erstatningen ble avkortet med 75 %. Skadelidtes alder på ulykkestidspunktet må avveies mot de øvrige forhold av betydning i saken.

Opptreden i strid med ordre fra politi eller annen offentlig myndighet kan også få betydning i vurderingen. I Rt. 2006 s. 1099 avsnitt 38 og 39 la Høyesterett vekt på politimessige hensyn. Den skadelidte hadde her opptrådt i strid med politiets direkte instruksjoner, noe retten anså som uønsket atferd. Retten mente at det å ta hensyn til dette forholdet, og eventuelt la det føre til redusering i erstatningen, kunne virke preventivt.

Et moment som også kan komme inn i vurderingen er hvorvidt skadelidte hadde handlingsalternativ. Dersom skadelidte kunne handlet annerledes, for eksempel tatt en buss eller drosje i stedet for å sitte på med en beruset fører, er dette et moment som taler for at skadelidte kan få avkortning i erstatning. Et eksempel gir LH-2002-606. Retten la her blant annet vekt på at skadelidte kunne valgt annen transport.

En formildende omstendighet som det kan tas hensyn til, er at andre handler på samme måte i forhold til skadehendelsen. Et eksempel gir RG 1975 s. 598 (Frostating). Et helt arbeidslag satt på lasteplanet til en lastebil. Skadelidte falt av og ble overkjørt av lastebilens høyre bakhjul. Retten tok hensyn til at mannen i noen grad måtte betraktes som det tilfeldige offer for en kollektiv og situasjonsbestemt likegyldighet av arbeidskameratene. Avkortningen ble satt til  $\frac{2}{3}$ .

Tredjemanns uaktsomhet kan få betydning i totalvurderingen, jfr. Rt. 1994 s. 1440. Den skadelidte syklist hadde kjørt inn i en dommerbil i forbindelse med et sykkeløp. Både føreren av dommerbilen og føreren av en servicebil var å bebreide for ulykken. Servicebilens fører hadde enten kjørt svært nær dommerbilen eller vært uoppmerksom. Dette forholdet fikk betydning i avkortningsvurderingen. Skadelidte fikk for øvrig avkortet erstatningen med  $\frac{1}{3}$ . Skadevolderens og tredjemanns uaktsomhet må samlet sett veies mot skadelidtes uaktsomhet.

Treg saksbehandling fra forsikringsselskapet kan få betydning for størrelsen på avkortningen. Dette momentet ble tillagt vekt i LH-1995-269. Bilføreren mistet kontroll over kjøretøyet. Dette medførte at han selv og passasjerene ble alvorlig skadet. Til tross for at retten kom til at føreren hadde opptrådt uaktsomt, måtte han bare tåle  $\frac{1}{3}$  avkortning. Lagmannsretten uttalte at ”... tidsforbruket og saksbehandlingen [måtte] få innvirkning på avkortningens størrelse, da denne må anses å være en del av forholdene som ellers avgjørelsen skal rette seg etter”.

Andre forhold som kan tillegges vekt er spesielle kjøreforhold som blendende lys, regn og mørke.

Det at det er en lovpålagt ansvarsforsikring for motorvogner skal ikke tale til skadelidtes ugunst, jfr. TTONS-2005-167306. Her uttalte retten at den ikke anså det som urimelig at skadelidte ble bedre stilt enn han ville blitt dersom han hadde blitt skadet på et område hvor det ikke var påbudt med ansvarsforsikring.

Det er naturlig at vurderingen av betydningen av ”tilhøva elles” blir forskjellig avhengig av om det er fører, passasjer, syklist eller fotgjenger som er skadelidt, jfr. Ot.prp. nr. 24 (1959-60). Eksempelvis blir fører bedømt strengere enn andre skadelidte som følge av at han også er skadevolder. Se mer om vurderingen der skadelidte er fører i punkt 4.4.8.

En gjennomgang av praksis viser at de forhold som oftest blir vurdert og som tillegges stor vekt i vurderingen av ”tilhøva elles”, er skadens omfang og sosiale hensyn. Alt i alt ser det ut til at domstolene og Avkortningsnemnda forsøker å finne en rimelig og rettferdig løsning i hvert enkelt tilfelle.

#### 4.4 Nærmere om avkortningens størrelse

##### 4.4.1 Innledning

Når omfanget av skadevolderens ansvar skal avgjøres, har forhold på skadelidtes side sentral betydning for vurderingen. I de tilfeller hvor skadelidte selv har medvirket til skaden, må det avgjøres om dette også bør medføre en ansvarsfordeling, og hvor stort medansvar skadelidte bør pålegges. Det ene ytterpunktet er at skadelidte ikke tillegges noe medansvar. Det andre ytterpunktet er at skadelidte anses å ha voldt sin egen skade. I disse tilfellene blir det ikke spørsmål om ansvarsfordeling. Mellom disse ytterpunkter kan imidlertid skadelidtes egne forhold eller medansvar variere. Da oppstår spørsmålet om ansvaret skal fordeles og i tilfelle hvordan fordelingen bør skje, jfr. NOU 1977:33 s. 36 og 37. Både prevensjonshensyn og rettferdsbetraktninger taler for at det ved erstatningsfastsettelsen kan tas hensyn til skadelidtes medvirkning. Dette gjelder uansett hvilken skade som har oppstått.

Forhold på førerens side kan bety atskillig for bedømmelse av skadelidtes uforsiktighet. I tillegg skal hans forhold, etter lovteksten, også tas med som et særskilt moment ved fordelingen av ansvaret, jfr. ”åferda på kvar side”. Selv om det er forsikringsselskapet som gjør opp, tas det hensyn til hvordan føreren har opptrådt på samme måte som om han selv skulle dekke erstatningen.

Dersom både skadevolder og skadelidte har utvist skyld, burde konsekvensen bli fordeling av ansvaret selv om skaden bare har rammet den ene av partene. Har skadelidte vært uaktsom, er det opp til retten å avgjøre om medvirkningen skal føre til at erstatningen reduseres og i tilfelle størrelsen av denne reduksjon. Hvorvidt ansvarsnedsettelse eller

ansvarsbortfall for skadevolderen på grunn av skadelidtes medvirkning skal finne sted, bør hovedsakelig bero på i hvilken grad skadelidte kan bebreides eller klandres for skadens inntreden og omfang. Skadevolderen bør således pålegges å erstatte en mindre del av skaden når skadelidte har utvist grovere skyld enn når skadelidtes medvirkning har vært vanlig uaktsomhet.

Videre skal det legges vekt på ”tilhøva elles”. Etter en konkret skjønnsmessig avveining kan skadelidte gis erstatning selv om han har vært særlig å bebreide. Dette kan for eksempel bli resultatet der skadelidte har forsørgelsesplikt eller omfanget av skaden er betydelig. Avgjørelsen beror på de konkrete omstendigheter i saken.

#### 4.4.2 Avkortningsbrøkene i praksis

I Innst. 1957 fant ikke komiteen grunn til å foreslå noen regel om hvilken måte skadefordelingen skal fastsettes. Det ble vist til at erstatningen i praksis nesten alltid fastsettes ved at det bestemmes en fordelingsbrøk for skaden, for eksempel slik at skadelidte selv må bære  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{3}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{2}{3}$ ,  $\frac{3}{4}$  eller til og med hele  $\frac{4}{5}$  av det økonomiske tapet han er påført som følge av skaden. Loven er heller ikke til hinder for at skadelidtes andel settes til enda lavere brøker eller prosenter enn de som har vært praktisert. Fordelingen kan skje på annen måte, for eksempel ved at det fastsettes bestemte beløp avhengig av forholdet til den samlede skade. I mange tilfeller kan det være rimelig å sette ned erstatningen med en nærmere avpasset, bestemt sum, i stedet for å fastsette en fordelingsbrøk for skadefordelingen.<sup>43</sup> Dette gjelder der det av preventive grunner er ønskelig å markere at skadelidte har opptrådt uforsiktig og klanderverdig, men hvor det likevel, for eksempel ved store og alvorlige personskader, er urimelig å redusere erstatningen mer enn at han sikres et noenlunde forsvarlig livsgrunnlag.

Praksis viser at erstatningen gjerne avkortes i brøker, men det skjer også at avkortningen uttrykkes som en prosentvis reduisering. Det er mest vanlig å avkorte med enten  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{3}$ ,  $\frac{1}{2}$

---

<sup>43</sup> Jfr. Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 28-29.

eller 100 %. I rettspraksis har det blitt avkortet med følgende brøk eller prosent; 10 %, 15 %<sup>44</sup>, 20 %, 25 % (1/4), 30 %, 33 % (1/3), 40 %, 50 % (1/2), 60 %, 67 % (2/3), 70 %, 75 % og 100 %. Det avkortes ikke med mindre enn 10 % og selv denne prosentsatsen brukes i ytterst få tilfeller. Bare to eksempler kan finnes i praksis, se LA-2004-72911 og AKN-2233. 70 % avkortning ble påberopt av forsikringsselskapet i AKN-2088. Her tok ikke nemnda standpunkt siden beløpet var ukjent. Unntaksvis forekommer det at erstatningen avkortes med et bestemt beløp, se for eksempel AKN-2055 og AKN-1544 der erstatningen ble avkortet med henholdsvis kr 30.000,- og kr 50.000,- (ca 10 %). Det har også forekommet at skadelidte på grunn av grov uaktsomhet har blitt pålagt å bære tap i fremtidig erverv selv, men samtidig har fått erstatning for annen skade, jfr.

Rt. 1926 s. 1004. Til tider ønsker selskapene at domstolen eller nemnda skal avkorte etter eget skjønn og de legger derfor ikke ned påstand om en bestemt avkortningsprosent, se for eksempel RG 1986 s. 751 (Oslo) og RG 1983 s. 917 (Nordmøre). I AKN-2088 kunne ikke Avkortningsnemnda ta standpunkt til avkortningens størrelse. Grunnen til dette var at erstatningssummen var ukjent.

Normalt får ikke skadelidte erstatning dersom han forsettlig har medvirket til skaden. Det samme gjelder der skadelidte har medvirket ved grov uaktsomhet og føreren (og eieren) samtidig er skyldfri.

Når forsikringsselskapene skal ta stilling til avkortningens størrelse i en konkret sak, finner de veiledning i tidligere praksis som ligner det tilfellet de står ovenfor. De følger denne praksisen så langt det lar seg gjøre. For å slippe kostnadene forbundet med en sak legger forsikringsselskapene ofte nivået på avkortningen lavere enn det de mener forholdene tilsier. Siden saksbehandlingen for domstolene og i Avkortningsnemnda er tids- og ressurskrevende, har nok begge parter et ønske om å komme til enighet uten å måtte bringe saken videre.

---

<sup>44</sup> Se AKN-2323.

Selv om forsikringsselskapene forsøker å legge seg på et nivå som skadelidte vil akseptere, ser man at det ikke alltid er tilfellet. Praksis viser at i mindre enn halvparten av sakene får forsikringsselskapene medhold i sine avkortningspåstander. Domstolene eller Avkortningsnemnda har da etter en nærmere vurdering funnet at skadelidte ikke er så mye å bebreide som forsikringsselskapet påstår. Et eksempel fra praksis som illustrerer dette gir RG 2004 s. 768 (Ytre Follo). Den skadelidte stod bakpå en såmaskin som ble trukket av en traktor. Han falt av i en sving og ble alvorlig skadet. Retten uttalte at sannsynligheten for skader av det omfang som det her er tale om må karakteriseres som svært beskjedent. Skaden oppstod på grunn av et sammenfall av uheldige omstendigheter som bare sjelden inntreffer, ikke minst når det som her var tale om godt voksne personer med lang erfaring fra landbruket. Retten var ikke enig i påstanden om grov uaktsomhet og reduserte avkortningsprosenten.

#### 4.4.3 Tilfeller hvor 100 % avkortning er aktuelt

Førere av bil og motorsykkel må oftere tåle full avkortning enn andre skadelidte. Dersom fotgjengere, passasjerer og syklister har vært grovt uaktsomme, og forholdene ellers ikke taler i mot redusert erstatning, kan full avkortning fortsatt være aktuelt. Det samme gjelder der skadelidte har opptrådt på en særdeles uønsket måte, selv om det ikke kan sies at han har vært grovt uaktsom.

I bare litt over halvparten av de tilfellene der forsikringsselskapene har krevd full avkortning i erstatningen som følge av skadelidtes medvirkning, har forsikringsselskapet fått medhold. I de tilfeller hvor forsikringsselskapets påstand om 100 % avkortning ikke har blitt tatt til følge, har retten landet på alt fra 0 % til 75 % avkortning.

I LF-2001-803 var det ikke tvil om at erstatningen skulle avkortes med 100 %. Den skadelidte var passasjer i bilen. Han hadde forsettlig fremkalt ulykken ved å dra i rattet mot førerens vilje og tvang dermed bilen over i motsatt kjørebane. Full avkortning ville også vært nærliggende dersom passasjerer hadde trukket i håndbrekket, holdt føreren foran øynene eller oppfordret til høy hastighet.

Retten la til grunn selskapets påstand om 100 % avkortning overfor en fotgjenger i Rt. 2006 s. 1099. Mor til en mistenkt ble hengende etter en politibil da hun forsøkte å åpne døren for å snakke med sønnen som satt inne i bilen. Retten uttalte at ved bedømmelsen av graden av uaktsomhet ville risikoen for skade være helt sentral. Det ble også lagt vekt på i hvilken grad hver av partene hadde handlingsalternativer. Politimessige hensyn kom inn ved bedømmelsen av skadevolderens og skadelidtes atferd og omstendighetene for øvrig. Høyesterett la til grunn at skadelidte kunne legges mer enn lite til last og på denne måte hadde hun medvirket til skadeforløpet. Det avgjørende for avkortningens størrelse var morens brudd på en klar oppfordring fra politiet om å holde seg vekk fra bilen. Å hindre politiet i å utføre en tjenestehandling er i høyeste grad en uønsket handling. Skadelidte er nærmest til å bære de økonomiske konsekvenser for slik atferd.

Ytterligere eksempler der skadelidte har måttet tåle full avkortning gir RG 1993 s. 263 (Eidsivating), RG 1992 s. 884 (Gulating) og LE-1991-2452. De skadelidte var henholdsvis fører, passasjer og syklist. Alle de skadelidte var å betrakte som grovt uaktsomme eller særdeles grovt uaktsomme. Føreren var alkoholpåvirket, passasjerens hadde oppfordret føreren til å kjøre fortere og syklisten hadde skadet seg ved å kjøre inn i en parkert buss.

Avkortningen kan også komme opp i 100 % ved skader som følger av for eksempel farlige forbikjøringer (RG 1989 s. 472 (Indre Follo)), kappkjøring (AKN 2272 og AKN-2288), bilkjøring under påvirkning av rusmidler (AKN 2269) og kryssing av gate på rødt lys (AKN-2267). I sistnevnte sak hadde skadelidte løpt ut i veibanen foran den bilen han ble påkjørt av. Risikoen for å bli påkjørt i en slik situasjon fremstår som markert. Nemnda la før øvrig til grunn at avkortningsprosenten måtte revurderes hvis skadebeløpet ble betydelig. Erstatningen kan videre settes helt ned ved flukt fra politibil (AKN-1976) og om skadelidte passasjer sitter på med en bilfører han vet ikke har førerkort (AKN-1282).

I Rt. 1994 s. 1461, TOSLO-2002-4127 og RG 1996 s. 1215 (Nordhordland) (sakene gjaldt den tidligere bal § 7 tredje ledd bokstav b) ble avkortningen satt til 100 % på grunn av

beruselse hos fører. Det samme var tilfellet i AKN-2170. Her uttalte nemnda at kjøring i trett tilstand med amfetamin i blodet er mer graverende enn kjøring etter inntak av smertestillende midler. I dag reguleres disse tilfellene av bal § 7 første ledd, det vil si at avgjørelsen må baseres på en konkret skjønnsmessig avveining av skyldgraden på hver side og forholdene ellers. Det gjøres ytterligere rede for den berusede førers stilling i punkt 4.4.8.

#### 4.4.4 Ingen avkortning er gitt selv om forsikringsselskapene har krevd full avkortning

Selv om forsikringsselskapet krever full avkortning, er det ikke sikkert at domstolen eller Avkortningsnemnda finner grunn til å foreta reduksjon i erstatningen, se for eksempel RG 1970 s. 670 (Hålogaland). Selv om skadelidte hadde vært uaktsom mente retten at hans forhold ikke kunne føre til bortfall eller nedsettelse av erstatningskravet. Retten mente at skadevolderens atferd var den dominerende årsak til skaden. Forsikringsselskapet måtte dermed utbetale full erstatning til skadelidte.

Også i TOSLO-2005-127573 fikk den skadelidte motorsyklist full erstatning til tross for forsikringsselskapets påstand om full avkortning. Motorsyklisten hadde utvist klar uaktsomhet ved å holde for høy hastighet. Formildende var det at forholdene på ulykkesstedet var oversiktelige og føreren kjente forholdene godt. Skadelidte ble alvorlig skadet i ung alder (32 år). Han ble bundet til rullestol og livet hans ble totalt forandret. Retten var i tvil om allmennpreventive hensyn krevde avkortning i et slikt tilfelle, men etter en samlet vurdering og særlig på grunn av skadens omfang kom retten til at det ikke skulle foretas noen avkortning i erstatningen. De fant støtte for dette i Rt. 2000 s. 1811 Finanger I og Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen.

Nok et eksempel gir AKN-2202. Den 15 år gamle skadelidte syklisten overholdt ikke vikeplikten og kolliderte med en bil. Det var ingenting som tydet på at skadelidte kjørte fort. Uttalelsen ble ikke fulgt av forsikringsselskapet som valgte å avkorte med 50 %. Nemnda uttalte at det i utgangspunktet kan forventes mer av en gutt på 15 år enn av en 10-



åring i forhold til enkle trafikkregler som dette. Likevel ville ikke nemnda foreta avkortning i erstatningen. Saken ble ikke brakt videre til domstolene.

#### 4.4.5 Skadelidte er fotgjenger

Som alle andre trafikanter har fotgjengere plikt til å ferdes hensynsfullt og være aktpågivende. Rettspraksis synes å bruke en forholdsvis mild norm for fotgjengeres medvirkningsansvar. Dette har kommet til uttrykk blant annet i RG 1988 s. 1069 (Kragerø). Den skadelidte ble påkjørt på vei til sin parkerte bil. Retten mente at han hadde vært uoppmerksom. Likevel ble ikke erstatningen av kortet med mer enn 25 %.

En fotgjenger som krysser veien mot rødt lys har i utgangspunktet ikke rett til full erstatning. Tvilsrisikoen må som hovedregel bæres av skadelidte selv. Det er likevel slik at retten også i disse tilfellene til tider har brukt en mild norm. I RG 1974 s. 554 (Frostating) krysset en eldre dame en vei med lysregulert fotgjengerfelt uten å vente på grønt. Ved å ikke vente på grønt lys utviste hun uaktsomhet, men retten ga ikke forsikringsselskapet medhold i en avkortning på 100 %. Retten fant bare grunnlag for å avkorte med 50 %. Det uttales her at rødt lys for fotgjengere ikke kan betraktes som et stoppsignal slik som ved lysregulerte gatekryss, men mer som et varsel om at man krysser en sterkt beferdet vei og derfor må vise særlig aktsomhet. Heller ikke i lysregulerte gatekryss er det absolutt forbudt å gå på rødt lys. Lysanlegget må betraktes som et hjelpemiddel og forholdet må vurderes i sammenheng med trafikksituasjonen som helhet og den måte skadelide ellers opptrer på.

Selv om skadelidte er fotgjenger kan erstatningen reduseres mye, se blant annet Rt. 2006 s. 1099 og Rt. 1972 s. 1241. I sistnevnte dom ble det lagt vekt på sosiale hensyn da avkortningsgraden skulle fastsettes. Skadelidte fikk utbetalt kr 30.000,- av en erstatning utmålt til kr 80.000,-.

Fotgjengere er myke trafikanter og er i større grad utsatt for store skader ved trafikkulykker enn for eksempel bilførere og passasjerer. Fotgjengere risikerer heller ikke i samme grad som bilførere å skade andre dersom de bryter trafikkregler eller er uaktsomme på andre

måter. Det uttales i flere sammenhenger at det å kjøre bil i seg selv utgjør en fare for omgivelsene og at føreren må være særlig hensynsfull overfor andre trafikanter. Dette tilsier at fotgjengere i utgangspunktet bør ha et bedre erstatningsrettslig vern enn ”harde trafikanter”, som for eksempel bilførere.

I de tilfeller hvor skadelidte er fotgjenger foretas det i større grad enn ellers en skjønsmessig bedømmelse av bilførerens atferd. Det blir ofte reist spørsmål om føreren av motorvognen har vært så oppmerksom overfor gående trafikk som forholdene har tilsagt og om han har innrettet seg på å møte farlige situasjoner det var mulig å forutse. Konkrete forhold avgjør hvor mye føreren må regne med av ukorrekt opptreden fra gåendes side. Helt meningsløs opptreden, som for eksempel at en klart edru fotgjenger på fortauet stikker ut i gaten noen få meter foran bilen, plikter han ikke å regne med.<sup>45</sup>

Fotgjengere må vise aktsomhet, særlig når de krysser kjørebanelen. Et eksempel til illustrasjon gir Rt. 1975 s. 264. En fotgjenger ble påkjørt av en bil da han gikk ut i en sterkt trafikkert gate mot rødt lys. Skadelidte så ikke til venstre der bilen kom fra. Det ble antatt at fotgjengeren hadde utvist en høy grad av uaktsomhet, mens bilføreren ikke kunne bebreides. Skadelidte fikk 100 % avkortning i erstatningen.

Det at fotgjengere ikke bruker refleks, er ikke i seg selv nok til at det konstateres medvirkning. Har han ellers gjort feil, kan likevel manglende refleksbruk tas i betraktning ved en samlet bedømmelse av skadelidtes og bilførerens forhold. Dette gir RG 1973 s. 538 (Frostating) et eksempel på. Skadelidte ble påkjørt og skadet i et veikryss. Selv om også bilføreren hadde begått feil, måtte skadelidte bære en del av det økonomiske tapet forbundet med skaden. Skadelidte var påvirket av alkohol, hadde mørk frakk og var ikke utstyrt med refleks. Forsikringselskapet utbetalte kr 40.000,- av kr 55.000,-.

---

<sup>45</sup> Se Iversen (1965) s. 92-93.

En fotgjenger som ikke tar hensyn til særlige forhold i trafikksituasjonen, som for eksempel dårlig sikt inn mot fotgjengerfelt, kan få redusert sin erstatning. Ved påkjørsel i oppmerket fotgjengerfelt må tvilsrisikoen likevel i særlig høy grad gå ut over den som har trafikksikringen. I lysregulerte kryss skal biler som svinger krysse fotgjengerfeltet mens fotgjengerne går på grønt lys. Skjer det påkjørsel, må den skadelidte som regel få full erstatning.<sup>46</sup> Videre er fortauet forbeholdt fotgjengere. Derfor bør det bli full erstatning uansett hvor på fortauet fotgjengeren befinner seg ved en eventuell påkjørsel.<sup>47</sup>

I en viss utstrekning må fotgjengere med fysiske handikap kompensere for den ekstra risiko de løper i trafikken ved å vise økt aktsomhet. Domstolene tar ikke hensyn til fysiske handikap, som for eksempel dårlig syn eller hørsel, når de skal avgjøre om skadelidte har medvirket med ”vilje eller i aktløyse”, se punkt 4.2.3. Av for eksempel en døv fotgjenger må det kreves at han ser seg særlig godt for. Dette har støtte i flere rettsavgjørelser. Generelt må det legges til grunn at eldre mennesker plikter å vise den forsiktighet i trafikken som alderen tilsier. Den som ikke gjør det, må bedømmes etter de vanlige kriterier hvis han kommer opp i en situasjon som han ikke mestrer, selv om det er en naturlig følge av høy alder. Dersom det gjelder å oppfatte nye sikkerhetsforskrifter, kan kanskje en mildere bedømmelse likevel være forsvarlig. I den senere tid har alder blitt tillagt vekt som en del av ”tilhøva elles”, se punkt 4.3.3. Skadelidtes alder blir da bare et av flere momenter som kan tillegges vekt i vurderingen.

Det som er sagt i dette punkt om fotgjengere gjelder også der skadelidte går på skøyter, rullekøyter (for eksempel TOSLO-2004-7813), ski eller rullesti, fører rullestol eller sparkstøtting, aker på akebrett eller kjelke, triller sykkel, moped eller barnevogn eller bruker lekekjøretøy, jfr. forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) av 21. mars 1986 nr. 747 § 2 nr. 3.

---

<sup>46</sup> Jfr. Iversen (1965) s. 94.

<sup>47</sup> Jfr. Iversen (1965) s. 94.

#### 4.4.6 Skadelidte er syklist

Syklister blir regnet som kjørende, og må følge trafikkreglenes alminnelige bestemmelser. Trafikkreglene gjelder for øvrig også så langt de passer også for rytter og for den som fører ride-, laste- eller trekkdyr eller fører eller driver husdyr, jfr. trafikkreglene § 2 nr. 2.

Mange forhold kommer inn ved vurderingen av om skadelidte syklist kan sies å ha medvirket til ulykken, blant annet om skadelidte har vært godt synlig, om han har oppfylt kravene til bruk av refleks og lys<sup>48</sup>, om han har syklet over veien rett foran en bil og om han har holdt for stor fart. På opplyst sted må manglende lys på sykkelen få mindre å si. Videre kan sykling på venstre side av veien medføre redusering i erstatning.

I RG 1992 s. 612 (Nedre Romerike) sammenlignet retten den skadelidte syklist med en person som uten å se seg for, begir seg ut i kjørebanelen med påkjørsel til følge. I enkelte tilfeller kan en slik uaktsomhet tilsvare ”den dagligdagse og uskyldige aktløyse”. I foreliggende sak var ikke det tilfelle. Skadelidte syklet inn på en trafikkert vei hvor det var forbudt for syklende. Han overholdt stoppeplikten, men retten mente likevel at han burde vært mer aktsom. Det ble tatt hensyn til at skadelidtes livssituasjon hadde blitt snudd på hodet, og det ble bare avkortet med 50 %.

Skadelidte kan også få redusert sin erstatning dersom han før kryssing av en gate burde ha stoppet opp og sett seg for. For eksempel må man alltid være forberedt på at det kan komme en bil bak den som krysser først, jfr. AKN-2179. Dersom skadelidte ikke er tilstrekkelig aktsom i slike tilfeller, kan erstatningen avkortes etter at det er foretatt en samlet vurdering av alle relevante momenter.

Overholdelse av trafikkreglene er ikke et vilkår for å få erstatning. I avkortningsvurderingen må det tas hensyn til skadevolderens skyld og ”tilhøva elles”. Selv som skadelidte har brutt vikeplikten kan han få erstatning dersom han for eksempel har

---

<sup>48</sup> Jfr. Forskrift om krav til sykkel av 19. februar 1990 nr. 119 § 5.

pådratt seg en alvorlig skade eller skadevolderen er mer å bebreide enn skadelidte. I RG 2005 s. 165 (Hålogaland) hadde en syklist ikke overholdt vikeplikten i et kryss, men han hadde ikke størst skyld. I dette tilfellet hadde det ikke vært fysisk kontakt mellom motorvognen og skadelidte, men det var likevel snakk om skade som motorvognen ”gjør”. Skadelidte fikk full erstatning etter bal § 4. Brudd på vikeplikt var også tilfellet i AKN-2326, AKN-2271 og AKN-2266. I utgangspunktet har syklister rett til å sykle over fotgjengerfelt så sant de ikke sjenerer gående, jfr. trafikkreglene § 18 nr. 3, men de har da vikeplikt for biler som kommer fra høyre. RG 1997 s. 1384 (Oslo) illustrerer dette. Ved å ignorere vikeplikten hadde skadelidte vært uaktsom. Retten fant at også bilføreren også hadde utvist uaktsomhet, men i mindre grad enn den skadelidte. Etter en samlet vurdering foretatt etter gjennomgang av rettspraksis på området fant retten at skadelidte måtte tåle avkortning med 25 %.

I AKN-2295 ble skadelidte syklist påkjørt i det han foretok en ulovlig u-sving i en 80-sone. Risikoen for å bli skadet i en slik situasjon er markert og forsterkes når innhentende bil må forventes å holde stor hastighet. Skadelidte fikk utbetalt halvparten av erstatningen. Har syklisten vikeplikt må han vente til veien er klar eller han faktisk ser at bilen stopper, jfr. AKN-2271. Syklisten må være ekstra påpasselig dersom utkjøring med sykkel i veien kommer helt overraskende på en bil. Videre må man alltid regne med at det kan komme en bil bak den som krysser først, jfr. AKN-2179. Unnskyldende momenter kan forekomme, som for eksempel uoversiktlig kryss, at bilen holdt høy fart og kom overraskende på, skadens omfang osv.

#### 4.4.7 Skadelidte er passasjer

Passasjerer kan også utvise uaktsomhet og derigjennom få avkortning i erstatning etter en samlet vurdering av skyldgrad og ”tilhøva elles”. Den skadelidte kan ha sittet på med bil, motorsykkel, traktor, crossmotorsykkel eller sykkel. Tidligere er det nevnt eksempler på tilfeller der passasjerer har fått redusert erstatningen sin, for eksempel når man drar i bilens håndbrekk eller oppfordrer til stor fart. Også andre forhold skadelidte hefter for kan føre til redusert erstatning.

Dersom skadelidte passasjer har positiv kunnskap om visse forhold vedrørende føreren, kjøretøyet eller andre alvorlige omstendigheter er det stor sannsynlighet for at erstatningen blir avkortet, jfr. RG 1994 s. 89 (Senja). Eksempler på slike omstendigheter kan være manglende forsikring, stjålet bil, alkoholpåvirket fører, store tekniske feil og lignende forhold. Som ellers i norsk rett er det den onde tro som straffes. Skadelidte er i disse tilfeller mye å bebreide. Det samme er tilfellet dersom en passasjer hopper av motorvognen i fart. Dersom den skadelidte hopper for å redde seg ut av en farlig situasjon, er det en formildende omstendighet. Også andre særlige grunner kan tale for at skadelidte likevel har rett til erstatning. Selv om skadelidte i utgangspunktet er mye å bebreide, må ”tilhøva elles” vurderes. Det er ikke alltid forholdene ellers taler til skadelidtes fordel. I noen tilfeller hender det at retten etter en samlet vurdering kommer til at avkortning må skje til tross for eksempelvis omfattende skader, se RG 1992 s. 884 (Gulating). Se mer om denne avgjørelsen i punkt 4.3.2.

I AKN-2324 foretok nemnda avkortning overfor en motorsykkelpassasjer som hadde kunnskap om at føreren verken hadde sertifikat for motorsykkel eller tilstrekkelig erfaring med bruk av slik sykkel. Risikoen for skade i en slik situasjon framstår som åpenbar, særlig når det som her kjøres på en trafikkert hovedvei. Skadelidte var frivillig med som passasjer og hadde antagelig overtalt føreren til å kjøre. Han tok en bevisst, betydelig og helt unødvendig risiko. Selv om også føreren måtte klandres, fordi hun aksepterte å kjøre sykkelen uten sertifikat og erfaring, var skadelidtes forhold såpass klanderverdig at han var mer enn lite å laste. Skadelidte måtte tåle en avkortning på 50 %. I AKN-1282 fikk skadelidte avkortet erstatningen med 100 % etter å ha overlatt kjøringen til en som ikke hadde førerkort for motorvogn.

Blant de groveste tilfellene av medvirkning blant passasjerer er tilfeller der passasjeren drar i håndbrekket eller rattet eller holder bilføreren foran øynene slik at bilen for eksempel ender i grøfta eller treffer en fjellvegg. Her er passasjeren selv direkte årsak til ulykken og en avkortning på 100 % er nærliggende. Et eksempel er LF-2001-803, se punkt 4.4.3.

Avkortningen kan også bli 100 % der skadelidte passasjer har oppfordret til aggressiv kjøring, dersom ikke skadevolderens skyld og forholdene ellers tilsier det.

Unnlatt bruk av sikkerhetsutstyr, som belte eller hjelm, er et skjerpene moment ved avkortningsvurderingen. Årsaken er at skadene som regel blir betydelig mindre dersom sikkerhetsutstyr blir benyttet, se punkt 4.4.3. Uaktsomhet utover den unnskyldelige, ubetydelige eller dagligdagse form for skyld foreligger dersom man unnlater å bruke bilbelte, jfr. Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen. I utgangspunktet kan verken formålet, lengden eller andre omstendigheter ved kjøreturen berettige unnlatsen av beltebruken, se LA-2004-72911. Dersom skadelidte for eksempel unnlater å bruke hjelm når han sitter på med en motorsyklist, har han tilsidesatt en helt fundamental sikkerhetsbestemmelse. Har skadelidte i tillegg blitt oppfordret til å bruke hjelm blir medvirkningen enda alvorligere, jfr. RG 1984 s. 707 (Kristiansand). Der skadelidte har tatt en betydelig og helt unødvendig risiko, kan det forsvare avkortning, jfr. AKN-2324. Dersom føreren har vært særlig aktiv, taler det mot å tillegge skadelidtes medvirkning stor vekt, jfr. Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen.

I LH-2002-606 hadde skadelidte vært svært uaktsom. Hun hadde vært aktiv deltaker og bidratt til at turen kom i stand. Skadelidte hadde også vært med på å skape den situasjon og det forløp som til slutt forårsaket ulykken. Før kjøreturen forvisset ikke skadelidte seg om føreren var edru, om føreren hadde sertifikat eller om han var kvalifisert til å kjøre bilen som var større enn det som er tillatt å føre med førerkort for klasse B. Det var formildende at skadelidte i ung alder fikk endret sitt livsforhold totalt og at det ikke forelå utsikter til vesentlig forbedring. Etter en samlet vurdering fikk skadelidte avkortet erstatningen med 50 %.

Når det gjelder passasjerer som sitter på med berusede førere, var lovens klare utgangspunkt tidligere at skadelidte ikke hadde rett til erstatning med mindre det kunne legges til grunn at skaden ville skjedd selv om føreren ikke hadde vært påvirket, eller det forelå særlige grunner som åpnet for å likevel tilkjenne erstatning. Etter dagens ordning må

det foretas en helhetsvurdering på samme måte som ved medvirkning fra skadelidte der alkohol ikke er et tema, jfr. bal § 7 første ledd. Føreren beruset er nå kun et moment i avveiningen. Etter lovendringen som fulgte i kjølvannet av Rt. 2000 s. 1811 Finanger I har ikke Høyesterett behandlet noen sak om skadelidte passasjers stilling når han har sittet på med noen han visste var beruset. Det verserer imidlertid en sak om nettopp dette for domstolene i disse dager, TTONS-2005-167306. Skadelidte hadde kun vært passiv passasjer og utvist vanlig uaktsomhet. Retten la videre stor vekt på skadens omfang og den vanskelige økonomiske situasjonen den skadelidte nå befinner seg i. Erstatningen ble avkortet med 30 %. Saken skal snart opp for lagmannsrettsbehandling. Forsikringsselskapet har uttalt i media at de uansett resultat ønsker å anke saken til Høyesterett for å få en avklaring av rettstilstanden der skadelidte har vært passasjer med en fører de vet er beruset. De prosederer på at denne kunnskapen bør føre til full avkortning. Tingretten var ikke enig i at slik kunnskap automatisk skal føre til full avkortning. Det blir spennende å se hva lagmannsretten, og eventuelt Høyesterett, sier.

I TINFI-2004-32231 hadde skadelidte tillatt kjøringen ved å overlate nøklene til en beruset person. Skadelidte var mest sannsynlig passiv passasjer i baksetet og hadde trolig unnlatt å bruke bilbelte. Alderen fikk ingen betydning, da en mann på 37 år må ta ansvar for egne handlinger. Konsekvensene av ulykken var store smerter i ansiktet, nedsatt konsentrasjon og hukommelsestap. Etter en konkret vurdering ble skadelidte ansett som grov uaktsom og fikk erstatningen avkortet med 75 %.

#### 4.4.8 Skadelidte er fører

Før 1973 kunne ikke føreren kreve erstatning fra sin egen bils forsikringsselskap. Det ble lagt vekt på at føreren ikke bare hadde innlatt seg med de store risikoene som knytter seg til biltrafikk, men at han selv i stor grad hadde herredømme over om ulykken i det hele tatt skulle inntreffe. Etter lovendringen har skadelidte fører i utgangspunktet rett til erstatning etter bal § 4, og betydningen av en eventuell medvirkning etter bal § 7 må derfor vurderes. Som fører befinner den medvirkende seg i en situasjon som ”erfaringsmessig er forbundet med en særegen risiko for skadeforvoldelse”, jfr. NOU 1977:33 s. 40. Når skadelidte er



fører, og dermed også skadevolder, har ikke avveiningen av skyld på begge sider noen betydning. Føreren er den som har anledning til å påvirke den særlige risiko som er knyttet til bruken av motorvognen. Det er likevel rimelig at også en fører kan gis fullt erstatningsrettslig vern selv om han har voldt sin egen personskade ved alminnelig uaktsomhet. I AKN-2323 ble den skadelidte føreren under tvil ansett å være mer enn lite å laste på grunn av risikoen for trafikkskader ved forbikjøring rett før en sving på glatt føre. Skadelidte fikk avkortet erstatningen med 15 %.

Det følger av rettspraksis og teori<sup>49</sup> at det trolig må stilles strengere krav til føreren enn til andre skadelidte, jfr. RG 1996 s. 49 (Gulating). Skadelidte ble 100 % ufør etter en utforkjørsel. Årsaken til utforkjøringen kunne ikke klarlegges med sikkerhet. Retten uttalte at når bilføreren blir påført skade ved utforkjøring, og ulykken ikke fremstår som uunngåelig, ligger det så å si i sakens natur at skadelidte på en eller annen måte har medvirket. Etter en samlet vurdering fant lagmannsretten at det ikke var tilstrekkelige holdepunkter for at skadelidte hadde utvist slik uaktsomhet at det burde føre til reduksjon etter bal § 7.

I LH-1995-269 mistet føreren kontroll over bilen og ble alvorlig skadet. Skadelidte hadde vært uaktsom, men fordi forsikringsselskapets saksbehandling hadde tatt svært lang tid, ble erstatningen redusert med kun ca 2/3. I RG 1994 s. 1238 (Haugesund) ble en 19 år gammel bilist påført store skader etter at bilen han førte kom over i motsatt kjørebane og kolliderte med en møtende bil. Skadelidte hadde opptrådt kvalifisert uaktsomt, men ikke grovt uaktsomt. Føreren fikk avkortet erstatningen med 1/4.

Ved vanskelige kjøreforhold må føreren utvise ekstra aktsomhet. I RG 1989 s. 472 (Indre Follo) kjørte en fører i en kø ledet av en brøytebil. Det var vanskelige kjøreforhold med nattemørke, snøfall, vind og glatt kjørebane. Skadelidte ble alvorlig skadet da han forsøkte å kjøre forbi køen og kolliderte med en møtende lastebil.

---

<sup>49</sup> Se for eksempel Nygaard (1990) s. 199.

Mannen ble betraktet som grovt uaktsom på grunn av siktreduksjonen. Retten trakk fram at føreren generelt var forsiktig av natur og at det tidligere ikke hadde vært noe å si på hans bilkjøring, men fant at erstatningen måtte reduseres med 100 %.

Forbikjøring er i seg selv ikke grovt uaktsomt, men slik kjøring krever stor grad av påpasselighet. Forbikjøring krever god oversikt over motgående trafikk og veistrekningen fremover. Ved forbikjøring rett før en sving har skadelidte som regel ikke tilstrekkelig oversikt, jfr. AKN-2318. Skadelidte må være forsiktig med å foreta forbikjøring der det for eksempel er dårlig sikt eller dårlig føre. Dersom skadelidte heller ikke er vant med kjøretøyet, må han være ekstra forsiktig. Videre må det stilles større krav til førerens oppmerksomhet ved forbikjøring enn der skadelidte har kjørt utfor veien. Skaderisikoen ved å komme over i motsatt kjørebane er større enn ved utforkjøring på grunn av risikoen for å skade andre trafikanter. En slik risiko forsterkes når man kjører inn i en sving eller over en bakketopp, fordi kjøringen da kommer helt overraskende på kjøretøy i motsatt retning. Se til illustrasjon AKN-2293. En feilbedømmelse kan for øvrig være unnskyldelig og dermed lite å laste vedkommende. Erstatningen kan da ikke settes ned, jfr. AKN-2068.

Høy hastighet medfører i seg selv et betydelig risikomoment. Kappkjøring eller flukt fra politiet forsterker risikoen for trafikkskader ytterligere fordi føreren blir mer opptatt av andre ting enn forsvarlig bilkjøring. I AKN-2272 ble det uttalt at kappkjøring i høy hastighet er så klanderverdig at det tilsier en høy avkortningsprosent. Forsikringsselskapet fikk medhold i avkortning, men siden skadebeløpet ikke var opplyst var det vanskelig for nemnda å konkludere angående avkortningens størrelse. I AKN-2178 holdt skadelidte for høy hastighet inn i en sving. Videre hadde han kappkjørt og foretatt forbikjøring. Erstatning ble avkortet med  $\frac{1}{3}$ . Dersom skadelidte fører har handlingsalternativer, eventuelt kjøre saktere slik at han har bedre kontroll over forholdene på veien, taler det for at erstatningen kan reduseres. Når det gjelder hastighet, er det også klart at det å kjøre i 60 km/t krever en helt annen grad av oppmerksomhet for å unngå trafikkskader enn der hastigheten er 30 km/t, jfr. AKN-1970.

Det å holde en hastighet som er under fartsgrensen kan være grovt uaktsomt dersom for eksempel glatt veibane, våt veibane eller dårlig sikt tilsier at hastigheten skulle vært ytterligere redusert. Selv om for eksempel grus i veibanen alltid kan forekomme, har denne risikoen en helt annen karakter av overraskelsesmoment enn for eksempel glatt veibane og dårlig sikt, jfr. AKN-2236. Når det er glatt, er det viktig å redusere hastigheten slik at man kan bremse på kort varsel, jfr. AKN-2233.

Fører kan på lik linje med passasjerer få redusert erstatning på grunn av unnlatt bruk av bilbelte. Har den skadelidte sertifikat, bør han ha kunnskap om risikoen ved å kjøre uten bilbelte. En slik risiko kan enkelt unngås ved å spenne fast beltet. I AKN-2254 ble unnlatt bruk av bilbelte ikke betraktet som grovt uaktsomt, men nemnda henviste til at det i stor grad skyldtes at hastigheten ikke var høy. Skadelidte fikk her en avkortning på 25 %. En kombinasjon av unnlatt bruk av bilbelte og høy hastighet kan medføre en høyere avkortning enn nemndas konklusjon i nevnte uttalelse, så sant ikke andre forhold tilsier noe annet. Drosjesjåfører i tjeneste er unntatt fra påbudet om bruk av bilbelte, jfr. Forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 1 bokstav f. På grunn av dette nedsettes vanligvis ikke erstatningen dersom en drosjesjåfører blir skadet i en trafikkulykke selv om vedkommende ikke brukte bilbelte.<sup>50</sup> I spesielle tilfeller kan også en legeerklæring fritta fra påbudet om å bruke bilbelte, se den nevnte forskriften § 1 bokstav e. Dette gjelder for eksempel for funksjonshemmede hvis beltebruken er til hinder for rask evakuering ved nødstilfeller.

Manglende førerkort trenger ikke i seg selv å ha noe å si som selvstendig moment i vurderingen av skadelidtes uaktsomhet. Det avgjørende er hvilke kjøreferdigheter han har i forhold til den aktuelle risiko. Et eksempel er RG 1980 s. 945 (Gulating) der en fører uten førerkort for lastebil ble skadet under tipping av lass. Dette ble ikke ansett som uaktsom medvirkning. I RG 1986 s. 508 (Alstahaug) kjørte en 17 åring uten førerkort på tung motorsykkel ”svært uansvarlig” og fikk på grunn av dette avkortet erstatningen med 100 %.

---

<sup>50</sup> Jfr. artikkel av Engstrøm (2005) s. 280.

Skyldes ulykken at skadelidte har blitt rammet av illebefinnende, hjerteinfarkt eller annen akutt sykdom blir ikke erstatningen redusert. I disse tilfellene kan man hovedsakelig ikke si at skadelidte har medvirket. Akutt sykdom kan inntreffe uten forvarsel og kan derfor ikke sammenlignes med å sovne, siden de fleste normalt sett føler seg trette før de sovner. Det er grovt uaktsomt å sovne bak rattet, jfr. AKN-1544. Føreren bør i stedet ta seg en pause dersom han føler seg trett. Risikoen for trafikkskader hvis man sovner bak rattet er markert. Risikoen øker dersom kjøringen i tillegg foregår på en trafikkert vei, se AKN-2187. I samsvar med forsikringselskapets anførsel fikk skadelidte etter en samlet vurdering avkortet erstatningen med 30 %. Når det gjelder personer som har diabetes eller andre sykdommer med risiko for anfall, er det klart at disse må være spesielt aktsomme når de foretar handlinger hvor anfall kan føre til stor risiko for skader, for eksempel ved bilkjøring. I AKN-1877 hadde skadelidte rett før ulykken kjent at blodsukkeret var for lavt. Dette talte for at han ikke burde ha kjørt. Skadelidte ble etter en samlet vurdering tilkjent full erstatning. Nemnda mente at skadelidte hadde tatt tilstrekkelige forholdsregler og videre at det måtte tas hensyn til at vurderingsevnen ved hypoglykemi (for lavt blodsukker) normalt nedsettes.

Endringen i bal § 7 etter Rt. 2000 s. 1811 Finanger I gjelder ikke for føreren, kun for passasjeren. Det følger av bal § 7 tredje ledd bokstav b at fører som utgangspunkt ikke får erstatning dersom han kjører mens han er under selvforskyldt påvirkning av alkohol. Føreren kan med andre ord ikke kreve erstatning fra egen bilforsikring på objektivt grunnlag. Likevel gjelder en "benådningregel" når særlige grunner foreligger. Videre gjelder ikke bestemmelsen dersom det må legges til grunn at skaden ville ha inntruffet selv om føreren var edru, jfr. bal § 7 tredje ledd bokstav b annet punktum. Det er skadelidte som har bevisbyrden for at det ikke foreligger slik årsakssammenheng. En konklusjon i en straffesak vil ikke være avgjørende i en etterfølgende sivil sak om erstatningsutmåling.

I rettspraksis er uttrykket "særlige grunner" forstått slik at det kun er skadelidtes tilslutning til eller deltagelse i kjøringen som er av betydning, se Rt. 1978 s. 321, Rt. 1986 s. 543 og Rt. 1994 s. 1461. I den siste dommen åpnet retten for at også etterfølgende omstendigheter

kan tillegges betydning. ”Etterfølgende omstendigheter” som for eksempel skadens omfang ble ikke tillagt vekt i Rt. 2000 s. 1811 Finanger I. Dersom skadene, enten de er fysiske eller psykiske, er omfattende kan det likevel føre til at unntaksregelen kommer til anvendelse. Ordlyden isolert sett åpner for dette. I AKN-2328 var omfanget av personskaden ikke dokumentert og på bakgrunn av de foreliggende opplysninger mente nemnda at 100 % avkortning måtte være riktig i forhold til bal § 7.

Dersom skadelidte fører i en kollisjonssak krever erstatning hos motpartens forsikringsselskap, er det bal § 8 andre ledd og ikke § 7 om skadelidtes medvirkning som bestemmer ansvarsfordelingen, se AKN-2313.

#### 4.4.9 Selvmordstilfellene

Selvmordstilfellene er av en litt annen karakter enn ulykkestilfellene. Ved selvmord har den omkomne utvist forsett og vært (mer eller mindre) tilregnelig. Det kan spørres hvor tilregnelig man kan sies å være rett før man begår selvmord, men tilregnelighetsproblematikken blir det ikke redegjort spesielt for her. Det skal kun nevnes at det i teorien blir hevdet at i selvmordstilfellene hvor den omkomne har vært tilregnelig, bør det være mulig å avkorte på grunn av den omkomnes medvirkning.<sup>51</sup> Begrunnelsen er da at den omkomne var tilregnelig.

I praksis viser forsikringsselskapene ofte tilbakeholdenhet mot å avkorte overfor de etterlatte i selvmordstilfellene, jfr. samtale med saksbehandlere på personskadeavdelingen hos Terra Skadeforsikring 2. februar 2007. Årsaken til at de sjelden avkorter overfor etterlatte er at de tar hensyn til at menneskene er i sorg. Forsikringsselskapene ønsker nok heller ikke den negative omtalen som en slik avkortning kan føre med seg.

---

<sup>51</sup> Nygaard (1990) s. 185.

#### 4.4.10 Barn og unge som skadelidt

Domstolene og Avkortningsnemnda er mindre strenge i vurderingen av avkortning i forhold til utvist skyld overfor barn og unge enn overfor voksne. Barn og unge har ikke like store forutsetninger for å handle varsomt, aktsomt og oppmerksomt i trafikken som voksne. Den milde vurderingen begrunnes ofte med at skadelidte blir hardt rammet i ung alder og får livet totalt forandret.

Bilansvarsloven har ingen bestemt aldersgrense for når barn kan få redusert erstatningen på grunn av sin egen uaktsomhet slik vi finner i skl § 5-1 nr. 1 siste setning, hvor grensen er satt til 10 år. Det følger av NOU 1987:4 s. 31 at denne aldersgrensen også er ment å gjelde for bal § 7. Det betyr at barn under 10 år aldri får erstatningen avkortet selv om de har medvirket til skaden. For barn over 10 år skal det foretas en konkret vurdering av om de har selvskyldevne, jfr. Ot.prp. nr. 81 (1986-87) s. 42.

Tidligere har vi eksempler på at domstolene var forholdsvis strenge, jfr. både RG 1972 s. 344 (Kristiansund) og RG 1970 s. 370 (Hålogaland). Her fikk to barn på 13 og 12 år avkortet erstatningen sin med henholdsvis 100 % og 50 %. I teorien blir det reist spørsmål om resultatet i de nevnte sakene ville blitt det samme i dag.<sup>52</sup> Et eksempel på at domstolene har lagt lista lavere gir Eikelandsaken en illustrasjon på. I denne saken fikk en 14 år gammel jente ikke avkortning i erstatningen, til tross for at hun satt på fanget til en annen passasjer framme i passasjeretset. Hun satt også uten bilbelte. På ulykkestidspunktet var bilens hastighet hele 160 km/t. Retten uttaler at ”Eikeland var 14 år da skaden skjedde og vi kan da ikke forvente at hun skulle opptre som en voksen, særlig når det var ellers voksne og presumptivt ansvarlige personer i bilen.” Videre uttales det at det ikke kan forventes så mye av et barn på 14 år som ”så vidt er over lekestadiet og som ikke så lett kan forestille seg det faremoment som hun utsetter seg for ved kjøring”. Så vidt vi har kjennskap til finnes det ingen Høyesterettsdommer som gir noen klare holdepunkter på hvor grensen bør gå. Mindretallet i Rt. 2000 s. 1811 Finanger I uttaler at skadelidte har

---

<sup>52</sup> Jfr. Engstrøm (2005) s. 111 tredje avsnitt.

utvist uaktsomhet, men at hennes unge alder (17 år og 10 måneder) må tale i hennes favør ved utmålingen av avkortningen (s. 1841 femte avsnitt).

I Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen kom retten til at skadelidte, en jente på 17 ½ år, hadde opptrådt uaktsomt ved ikke å bruke bilbelte. Likevel fant retten ikke grunn til å avkorte erstatningen da årsaken først og fremst var skadevolderens grovt uaktsomme adferd. Det ble også lagt vekt på at jenta fikk alvorlige skader i ung alder.

## 4.5 Identifikasjon

### 4.5.1 Innledning

Da bilansvarsloven kom i 1961 var det anledning til full identifikasjon mellom den direkte skadelidte (avdøde/forsørgeren) og de etterlatte. Bilansvarsloven § 7 tilsvarer på dette punkt den tidligere strl.ikrl. § 25 tredje ledd. At dette også var meningen følger av forarbeidene, jfr. Innst. 1957 s. 63 hvor det uttales at ”de etterlatte som krever erstatning for tap av forsørger, skal i forhold til paragrafens regler solidariseres (identifiseres) med den drepte.” Full identifikasjon innebærer at de etterlatte ikke får en bedre stilling enn den direkte skadelidte selv ville fått dersom han hadde overlevd, jfr. Innst. O. nr. 92 s. 6. I 1985 skjedde det en oppmykning av reglene om identifikasjon innenfor de vanlige erstatningsreglene. Straffelovens ikrafttredelseslov § 25 tredje ledd ble byttet ut med skl § 5-1 nr. 3. Ved denne lovendringen oppstod det en diskusjon om hvorvidt det skulle skje passiv identifikasjon. Departementet var av den tradisjonelle oppfatning at de etterlatte ikke kunne stilles i en bedre stilling enn den direkte skadelidte selv ville vært i hvis han hadde overlevd. Stortingets justiskomiteé mente at dette var urimelig og konkluderte med at de etterlattes krav ”alminneligvis” må stå på egne ben. Dette kommer ikke direkte til uttrykk i loven, men justiskomiteens føringer må få vesentlig betydning.<sup>53</sup> Avkortning overfor de etterlatte kan fortsatt være aktuelt, men da etter en konkret vurdering. Disse

---

<sup>53</sup> Se mer om dette i Lødrup (2006) s. 319 og Nygaard (1990) s. 181-182.

endringene bør også gjelde for bal § 7, jfr. Innst. O. nr. 92 s. 7. Dette får også støtte i juridisk litteratur.<sup>54</sup>

Når det gjelder erstatning til andre enn den direkte skadelidte, er det særlig erstatning for tap av forsørger som er aktuelt. Det er dette vi hovedsakelig skal ta for oss i dette punktet. Avslutningsvis knytter vi også noen kommentarer til identifikasjon ved personskader utenom dødsfall.

#### 4.5.2 De etterlattes krav ved tap av forsørger

Med begrepet ”forsørger” tenker de aller fleste på en forelder som forsørger barna sine, men begrepet omfatter mer enn det. Barn kan for eksempel forsørge sine foreldre og søsken kan forsørge hverandre. LF-1994-196 viser at også pensjonister kan være forsørgere. Det er ikke noe krav om at den omkomne hadde rettslig plikt til å forsørge de etterlatte. Derimot kreves det at de etterlatte på dødsfallstidspunktet faktisk ble forsørget av den omkomne. Det er ikke noe krav om full forsørging. Mest vanlig i dag er nok delvis forsørging. Dette er tilfellet hvor begge ektefellene er i inntektsbringende arbeid. For at bidrag skal anses som forsørging i rettslig forstand, må det være av ”et visst omfang og av en viss varighet”, jfr. Innst. 1971 s. 58.<sup>55</sup>

Tidligere var oppfatningen at de etterlattes krav var avledet av det samme erstatningsgrunnlaget som den direkte skadelidte måtte bygd sitt krav på dersom han hadde overlevd ulykken. Etter lovendringen i 1985 er de etterlattes krav uavhengig av det krav den direkte skadelidte ville hatt dersom han ikke hadde omkommet. Dette følger av forarbeidene, hvor det sies at de etterlattes krav står på egne ben. Til tross for dette er det likevel mulig å foreta avkortning i erstatningen, jfr. formuleringen om at de etterlattes krav ”alminneligvis” står på egne ben. Retten må nå foreta en skjønnsmessig vurdering av om det skal skje en avkortning også i de tilfeller hvor de etterlatte har mistet en forsørger.

---

<sup>54</sup> Se blant annet Nygaard (1990) s. 182 flg., Lødrup (2006) s. 319 og Engstrøm (2005) s. 101.

<sup>55</sup> Mer om erstatning ved tap av forsørger se Lødrup (2006) s. 382 flg. og Nygaard (2000) s. 137 flg.



Avkortning er særlig aktuelt hvor den direkte skadelidte har utvist grov uaktsomhet eller vært tilregnelig ved selvmord (se nærmere om selvmordstilfellene i punkt 4.4.9).

RG 1989 s. 1031 (Agder) gir et eksempel på at retten ikke er tro mot lovgivers intensjon om at det skal foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfelle. Retten uttaler i denne avgjørelsen at ”en regel som skadelidendes identifikasjon med medvirkende skadevolder fortsatt gjelder i norsk erstatningsrett, kan ikke være tvilsomt. Det nye er at regelen ikke lenger er tvingende, men kan fravikes etter en konkret bedømmelse i det enkelte tilfelle.” Dersom den direkte skadelidte har utvist grov uaktsomhet, mener retten at de etterlatte ikke kan stilles i en bedre stilling enn skadelidte selv ville vært dersom han hadde overlevd. Dette stemmer dårlig overens med uttalelsene i forarbeidene til lovendringen. Nygaard påpeker dette i Bilansvaret (1990) s. 186.

I Rt. 1990 s. 829 legger retten ikke vekt på den avdødes forhold når den avgjør enkens erstatningskrav (s. 835). RG 2002 s. 1529 (Borgarting) gir et eksempel på at retten avkortet overfor de etterlatte, men i mindre utstrekning enn den ville gjort overfor den direkte skadelidte. I denne saken var den direkte skadelidte fører av bilen og var svært beruset på ulykkestidspunktet. Den grove uaktsomheten og beruselsen var årsaken til at det også ble avkortet overfor de etterlatte.

#### *Forholdet til bal § 7 tredje og fjerde ledd*

I forhold til bal § 7 tredje og fjerde ledd er domstolene mer tilbakeholdne i vurderingen av om skl § 5-1 nr. 3 skal få anvendelse enn overfor bal § 7 første og andre ledd. Årsaken er at reglene bygger på ulike hensyn, jfr. flertallet i Rt. 1997 s. 149. Bilansvarsloven § 7 første og andre ledd er ”ekte” medvirkningsregler, som innskrenker skadevolderens erstatningsansvar på grunn av skadelidtes medvirkning. Tredje og fjerde ledd er derimot bestemmelser som fordømmer visse handlinger; biltyverier, kjøring i påvirket tilstand og bruk av bil i straffbart øyemed. Disse bestemmelsene begrenser området hvor

bilforsikringen må gjelde.<sup>56</sup> Flertallet sier blant annet at på grunn av tredje og fjerde ledds begrunnelse i kriminalpolitiske overveielser og det at reglene ikke er ekte medvirkningsregler, så kan justiskomiteens uttalelser om passiv identifikasjon ikke vektlegges på samme måte som overfor første og andre ledd. Justiskomiteens uttalelser kan likevel tas til inntekt for lovgiverens alminnelige oppfatning om hensynet til de etterlatte i tilfeller hvor forsørgeren dør. I denne konkrete saken kom Høyesterett til at det skulle foretas en avkortning med 50 % overfor de etterlatte etter den daværende bal § 7 tredje ledd bokstav b. I teorien tar både Nygaard<sup>57</sup> og Lødrup<sup>58</sup> til ordet for at de etterlattes krav bør stå på egne ben også når det gjelder overtredelse av bal § 7 tredje og fjerde ledd. Som Nygaard sier: ”Den kriminalpreventive eller pønale reaksjonen som ligg i bortfallsgrunnlaget, bør ikkje gå over på dei etterlatte, like lite som straffeskyld går over på etterlatte når den straffeskyldige døyr.” Andre teoretikere ser ut til å være mer på linje med flertallet i Rt. 1997 s. 149.<sup>59</sup>

#### 4.5.3 Identifikasjon ved personskader utenom dødsfall

Barns erstatningskrav faller ikke bort selv om foreldrene har medvirket til barnets skade, jfr. RG 1974 s. 360 (Oslo) hvor mor og barn ble påkjørt av en bil da var ute og kjørte med spark. Moren fikk avkortet erstatningen 100 % fordi hun hadde utvist grov uaktsomhet og på denne måten medvirket til skaden. Barnet fikk full erstatning. Det skjedde ingen identifikasjon mellom morens adferd og barnets rett til erstatning. Et nyere eksempel fra Høyesteretts praksis finner vi i Rt. 2002 s. 1283 Damdommen. En gutt på 19 måneder pådro seg varige skader da han ble liggende med hodet under vann i en dam på eiendommen foreldrene leiet. Retten uttaler at det ikke skal skje passiv identifikasjon mellom foreldre og barn i tilfeller hvor barnet blir påført personskader. ”Dette innebærer at barnets erstatningskrav mot en ansvarlig skadevolder ikke blir redusert som følge av at

---

<sup>56</sup> Engstrøm (2005) s. 101.

<sup>57</sup> Nygaard (1990) s. 183 og 184.

<sup>58</sup> Lødrup (2006) s. 319.

<sup>59</sup> Engstrøm (2005) s. 101 og 102.

foreldrene ved uaktsomhet har utsatt barnet for skadeforvoldelsen.” s. 1287. Avgjørelsen gjør at det ikke lenger er noen tvil om hva rettstilstanden er for passiv identifikasjon mellom foreldre og barn utenom dødsfall.<sup>60</sup> Rt. 1991 s. 1303 Gulvlukedommen viser at det heller ikke er aktuelt med passiv identifikasjon mellom ektefeller. Retten uttaler på side 1308 at det ”ikke kan ha betydning at hennes ektefelle er inne i bildet som årsaksfaktor.”

---

<sup>60</sup> Lødrup (2006) s. 321 og Engstrøm (2005) s. 112.

## 5 Motorvognforsikringsdirektivene

### 5.1 Innledning

Med motorvognforsikringsdirektivene forstås de fem direktiver EU har gitt om trafikkforsikring. Direktivene gir uttrykk for EUs ønske om å oppnå større sikkerhet og økonomisk dekning for dem som blir skadet i trafikken. Generelt kan det sies at EU-direktiver gir uttrykk for unionens mål på bestemte områder, men at det er opp til det enkelte lands lovgiver å bestemme om det er behov for endringer i den nasjonale lovgivningen for at den skal bli i overensstemmelse med direktivene. Mange av direktivene som blir gitt har som formål å harmonisere lovgivningen innenfor EU/EØS, dette er tilfelle for motorvognforsikringsdirektivene.

Det følger av motorvognforsikringsdirektivene at de enkelte stater ikke har anledning til selv å bestemme begrensninger i trafikkforsikringens dekningsområde i strid med direktivenes bestemmelser. Konsekvensen av at statene opprettholder regler i nasjonal rett som begrenser dekningsområdet i strid med de instruksjoner som følger av direktivene, er at det foreligger brudd på statens folkerettslige forpliktelser. Det betyr videre at staten kan bli erstatningsansvarlig for tap den skadelidte har lidt som følge av begrensningene i trafikkforsikringens dekningsområde, jfr. Rt. 2005 s. 1365 Finanger II. Dette gjelder selv om staten har lagt feil lovanvendelse til grunn, og sånn sett har vært i den tro at den nasjonale bestemmelsen har vært i overensstemmelse med direktivene.

Motorvognforsikringsdirektivene legger ikke opp rammene for selve erstatningsansvaret. Direktivene sier for eksempel ikke noe om hvilket ansvarsgrunnlag som skal legges til grunn. Dette er opp til den enkelte stat å bestemme. Det direktivene bestemmer er at et eventuelt ansvar må være dekket av en trafikkforsikring og at bestemte personkretser og visse skader må være omfattet av forsikringen. Utenfor disse minstekravene kan statene

selv bestemme hvem og hva som er unntatt forsikringsdekning. Regler om skadelidtes medvirkning omfattes ikke av motorvognforsikringsdirektivene, jfr. flertallet i Rt. 2000 s. 1811 Finanger I punkt II nr. 5 (s. 1825).

### *De ulike motorvognforsikringsdirektivene og deres innhold*

EUs første motorvognforsikringsdirektiv - 72/166/EØF – krever at erstatningsansvar for skader voldt av kjøretøyer skal være dekket av forsikring. I direktivteksten refereres det til erstatningsansvar for kjøretøyer, ikke for førere. Etter direktivet kan ansvaret være knyttet til person eller til kjøretøy, en nyanse som er vesentlig for den norske løsningens forhold til direktivteksten.

Av det andre motorvognforsikringsdirektiv – 84/5/EØF – fremgår det at erstatningsdekningen også skal omfatte tingsskade. Dekningen skal være tilstrekkelig til å dekke skadelidtes økonomiske tap som følge av ulykken (stipulert til fastsatte beløp i ECU<sup>61</sup>). Det er satt visse preseptoriske krav til personkretsen som skal være dekket, med en særskilt referanse til ”personer som frivillig har tatt plass i kjøretøyet som forårsaket skaden, dersom assurandøren kan bevise at de visste at kjøretøyet var stjålet”.

I det tredje motorvognforsikringsdirektiv – 90/232/EØF – er det bestemt at alle passasjerer skal være dekket av trafikksforsikringen. Det gjelder bare to unntak, føreren selv og personer som omfattes av ”tyveri”- regelen i Direktiv 84/5/EØF. Dermed er situasjonen etter dette direktivet at det for skade på passasjerer bare er tillatt å gjøre unntak for passasjerer i stjålet bil under de omstendigheter som beskrives i artikkel 2 nr. 1 andre ledd i det andre direktiv.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> EF opprettet regne- og valutaenheten ECU (European Currency Unit) som et gjennomsnitt av verdien til ulike europeiske valutaer. ECU ble aldri satt i sirkulasjon som valuta, men dens verdi fungerte som en målestokk. Den 1. januar 1999 ble ECU erstattet med Euro i forholdet 1:1.

<sup>62</sup> Krüger (2001) punkt 3b.

Bilansvarsloven § 7 var gjenstand for revisjon i 1992 i forbindelse med EØS-avtalen. Justisdepartementet fant at EØS-reglene ikke var til hinder for å opprettholde regelen om bortfall av førers og passasjerers rett til erstatning når bilføreren var beruset, jfr. Ot.prp.nr.72 (1991-92) side 77. Bestemmelsen ble flyttet fra bokstav c til bokstav b, men denne lovrevisjonen medførte ingen endring i rettsstilstanden på dette punkt. Bestemmelsen ble endret på nytt i 2001 som følge av Rt. 2000 s. 1811 Finanger I. Se mer om dette ovenfor i punkt 4.4.7 og 4.4.8.

Det fjerde motorvognforsikringsdirektivet - 2000/26/EF - gjør det enklere å fremme krav og få dekket tap etter trafikkuhell i et annet EU-/EØS-land.

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/14/EF (det femte motorvognforsikringsdirektiv) gjør endringer i de tidligere direktivene. Dette kan igjen føre til at vi trenger å gjøre endringer i norsk lov for å sørge for at norsk rett er i overensstemmelse med våre folkerettslige forpliktelser. Vi kommer tilbake til dette i punkt 5.3.

## 5.2 Den rettskildemessige vekten av uttalelser fra EFTA-domstolen

Utgangspunktet er at uttalelser fra EFTA-domstolen kun er veiledende for de nasjonale domstoler, dette følger av ODA-avtalen<sup>63</sup> art 34. Det er opp til de norske domstolene å ta stilling til hvorvidt og i hvilken grad uttalelsen skal legges til grunn for deres avgjørelse.

I Rt. 2000 s. 1811 Finanger I tar Høyesterett stilling til hvordan norske domstoler skal forholde seg til en uttalelse gitt av EFTA-domstolen på forespørsel fra Høyesterett. Flertallet mener at uttalelsen fra EFTA-domstolen må tillegges betydelig vekt, og har for dette en tredelt begrunnelse. Det første punktet i begrunnelsen er ønsket om likhet i tolkningen og anvendelsen av EØS-avtalen for alle EFTA-landene. Likhet og enhet er som kjent et av hovedformålene bak EU og EØS, og lik lovanvendelse er en forutsetning for at dette skal bli oppfylt. For det andre har vi det forhold at EFTA-domstolen har høyere

---

<sup>63</sup> Avtale mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkningsorgan og en Domstol.

kompetanse til å tolke de særskilte rettskildene som finnes innenfor EØS enn de nasjonale domstolene. Og derfor også en bedre mulighet til å komme til ”riktig” tolkningsresultat. For det tredje har det vært lovgivers (Stortingets) mening at slike uttalelser skal vektlegges med en viss styrke, jfr. St.prp. nr.100 (1991-92) s. 330. Mindretallet slutter seg til flertallets mening om at uttalelser fra EFTA-domstolen må tillegges vekt og er enig i begrunnelsen som flertallet gir. Norske domstoler har vist seg å være ganske så trofaste overfor lovgiverviljen. Dette fremgår blant annet nettopp av at flertallet legger vekt på lovgivers vilje som en del av sin begrunnelse for å tillegge uttalelsen fra EFTA-domstolen betydelig vekt.

Dersom en uttalelse fra EFTA-domstolen strider mot en klar lovregel, respekterer de norske domstolene lovgiverviljen og legger til grunn det lovgiver har ment.

### 5.3 Det femte motorvognforsikringsdirektiv og forholdet til bal § 7

Det femte motorvognforsikringsdirektiv gjør endringer i alle de tidligere direktivene. I forhold til bal § 7 er det direktivets art 4 nr. 1 som er av betydning. Denne artikkelen gjør endringer i tredje motorvognforsikringsdirektiv art 1. Art 4 nr. 1 lyder:

”I artikkel 1 indsættes som nyt andet stykke efter første stykke: »Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der udelukker en passager fra forsikringsdækning med den begrundelse, at han vidste eller burde have vidst, at føreren af køretøjet var påvirket af spiritus eller af et andet rusmiddel, da ulykken fandt sted, ikke har nogen indvirkning på krav fra en sådan passager.”

Det er ikke lenger anledning til automatisk å nekte erstatning til passasjerer som sitter på med promillekjørere av den grunn at passasjerer visste eller burde vite at føreren var påvirket. I Rt. 2000 s. 1811 Finanger I var det nettopp dette som var tilfellet. Høyesterett mente at norsk rett ikke var i overensstemmelse med motorvognforsikringsdirektivene. Rett etter denne avgjørelsen ble bal § 7 endret. På grunn av denne lovendringen er

Justisdepartementet av den oppfatning at bal § 7 ikke trenger ny endring for å oppfylle kravene stilt i det femte motorvognforsikringsdirektivet.<sup>64</sup>

Departementet mener derimot at det er behov for endringer i bal §§ 5, 6, 9, 10 og 17. Endringene i § 5 og § 6 kommer vi tilbake til nedfor. De øvrige endringene refererer seg til henholdsvis ansvarsgrense ved skade på gods, ukjent eller ikke forsikret motorvogn og retningslinjer for forsikring. Disse endringene blir ikke gjennomgått i denne oppgaven siden oppgaven begrenser seg til skadelidtes medvirkning og avkortning.

## 5.4 Avkortning og oppreisning

### 5.4.1 Foreslåtte endringer i bal §§ 5 og 6

Det foreslås som nevnt endringer i reglene om oppreisning, bal § 6, som følge av det femte motorvognforsikringsdirektiv. Endringene går ut på å gjøre oppreisning til en del av dekningsområdet for den obligatoriske trafikksikringen etter bilansvarsloven. En fordel med en slik endring, er at skadelidte kan få oppreisningen sin uansett hvordan skadevolderens økonomiske stilling er. Forsikringsselskapene er trolig ikke enige i at dekningsområdet skal utvides, men de har regressrett overfor skadevolderen etter bal § 12, og taper bare penger dersom skadevolderen ikke kan dekke oppreisningskravet.

Foreslåtte endringer:

Ny § 5 bokstav d foreslås å være at: ”Ingen kan krevja skadebot etter lova her for:

oppreisnad for ikkje økonomisk skade, når ikkje anten eigaren eller brukaren åt vogna eller nokon som er med i henne, har ansvar etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning § 3-5.”

En slik endring vil medføre at § 6 andre ledd oppheves.

---

<sup>64</sup> Høringsnotat august 2006.



Endringene er foreløpig kun på høringsstadiet, og det er ikke sikkert at de faktisk blir gjennomført, eller gjennomført i denne formen. Justisdepartementet har ikke kunnet si noe nærmere om når de har en odelstingsproposisjon klar.<sup>65</sup>

#### 5.4.2 Sammenligning av vilkårene for henholdsvis avkortning og oppreisning

For at avkortning skal kunne skje må skadelidte ha utvist skyld; simpel og grov uaktsomhet eller forsett. Videre må det foreligge årsakssammenheng mellom skadelidtes uaktsomme adferd og skaden.

Vilkårene for oppreisning finner vi i skl § 3-5. For at skadelidte skal kunne få oppreisning må skadevolderen ha utvist forsett eller grov uaktsomhet. Det er ikke et krav at skadefølgen omfattes av forsettet eller den grove uaktsomheten. Videre må det være snakk om en personskade eller krenkelse etter skl § 3-3. Vi har regler om oppreisning for å straffe skadevolderen, men også for å gi skadelidte erstatning for det denne har opplevd, populært kalt tort og svie.

Oppreisning for ikke-økonomiske skader omfattes ikke av bilansvarsloven. Dette følger av bal § 6. Det er med andre ord skadevolderen personlig som er ansvarlig for oppreisningskrav, ikke forsikringsselskapet hvor motorvognen er forsikret. Justisdepartementets forslag går ut på at oppreisning nå skal kunne kreves etter bal (ny § 5 d), men at ansvarsgrunlaget ikke skal være objektivt.

---

<sup>65</sup> Jfr. e-postkorrespondanse med rådgiver i Justisdepartementet 31. januar og 1. februar 2007.

## 6 Avsluttende bemerkninger

Medvirkningsreglene i bilansvarsloven er praktisk viktige regler som blir benyttet i en rekke erstatningsoppgjør i etterkant av skader forvoldt av motorvogn. Siden bal § 7 er en elastisk og skjønnsmessig regel, er det overlatt til domstolene å foreta en avveining av hvilke faktorer som skal ha betydning, avveie momentene mot hverandre og avgjøre hvilket nivå avkortningen skal ligge på. Lovgiver har ikke lagt føringer for hvordan avveiningene skal foretas, men ønsker at domstolene ved fritt skjønn skal komme til rimelige resultater. Dette følger også av forarbeidene<sup>66</sup> hvor det fremgår at lovgiver har hatt et ønske om å gi en elastisk regel nettopp for å kunne markere at den skadelidte har opptrådt på en klanderverdig måte, men at full avkortning er urimelig. Mange avklaringer er allerede på plass, men bestemmelsen er fortsatt gjenstand for behandling og vil fortsette å være det i årene som kommer.

Stadig flere hensyn i skadelidtes favør blir tillagt vekt ved domstolenes vurdering av om avkortning skal finne sted. Etter Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen virker det som om skadelidte får erstatning selv om han har medvirket til skaden hvis personskaden er stor og alvorlig. Fremover kommer vi trolig til å se at det sjelden vil bli foretatt avkortning ved de mer omfattende personskader. Det kan spørres hvor langt det er rimelig at fellesskapet skal bidra. Skal det være slik at enhver uansvarlig handling ikke får konsekvenser så lenge personskaden er av en alvorlig karakter? Tendensen er at fellesskapet bidrar i veldig stor grad. Dette kan komme til å få betydning for størrelsen på forsikringspremiene. Det kan videre reises spørsmål om det er rimelig at noen få personers uansvarlige oppførsel skal føre til at mange andre må betale mer i forsikringspremie.

---

<sup>66</sup> Ot.prp. nr. 24 (1959-60) s. 28-29.

Når det gjelder passiv identifikasjon, kan det spørres hvorfor de etterlatte som krever forsørgertapserstatning skal identifiseres med den medvirkende direkte skadelidte. Er det rettferdig at etterlatte skal lide økonomisk på grunn av skadelidtes medvirkning? Som nevnt i punkt 4.5.2 ble erstatningen overfor de etterlatte tidligere avkortet automatisk. I dag må eventuell avkortning skje etter en konkret vurdering. Fortsatt blir det i enkelte saker foretatt avkortning i forsørgertapserstatningen, se blant annet Rt. 1997 s. 149.

Erstatningssummene til de etterlatte er forholdsvis lave. Av denne grunn har ikke utbetalingene så stor innvirkning på forsikringsselskapenes premier. Holdes dette sammen med de sosiale hensyn som ligger til grunn for forsørgertapserstatning er det lite som taler for å foreta avkortning overfor de etterlatte. På den annen side har erstatningssummene i den senere tid steget og vil antagelig fortsette å stige. Etter en avveining av forhøyede forsikringspremier og sosiale hensyn kan vi kanskje få en tendens der det ikke gis (full) erstatning til de etterlatte.

Vårt inntrykk av forsikringsselskapene og deres praksis er at de er opptatt av rettferdighet og riktige oppgjør. De er ikke interessert i å frata de skadelidte den erstatningen de har rett til. Forsikringsselskapene i Norge utbetaler store summer i erstatning for personskader hvert år. Noen tusen kroner fra eller til i den enkelte sak har derfor ikke så mye å si i den store sammenhengen. Forsikringsselskapene lever i stor grad av sitt gode navn og rykte, og ikke først og fremst av forsikringspremiene. Dersom de prøver å snyte forsikringstakerne, får de negativ medieomtale som antagelig vil "koste" dem mye mer enn å gi skadelidte den erstatningen han har rett til.

## 7 Litteraturliste

- Andenæs, Johs; *Identifikasjonsproblemer i erstatningsretten*, Tidsskrift for Rettsvitenskap 1943 s. 361
- Andersen, Kristen; *Skadeforvoldelse og erstatning*, Oslo 1970
- Engstrøm, Bjørn; *Unnlatt bruk av bilbelte – en ny dom fra Høyesterett*, Tidsskrift for erstatningsrett nr. 3-4 side 279 2005
- Engstrøm, Bjørn, Andresen, Ole og Bryn Terje; *Bilansvaret*, 2. utgave, Oslo, 2005
- Eckhoff, Torstein; *Rettskildelære*, 5. utgave ved Jan E. Helgesen, Oslo, 2001
- Eskeland, Ståle; *Strafferett*, 2. utgave, Oslo, 2006
- Iversen, Trygve; *Bilansvaret*, 2. utgave, Oslo, 1965
- Krüger, Kai; *Finanger-dommen og den nye rettskildefaktor: frykten I: Jussens Venner hefte 2*, 2001 s. 89-104
- Lødrup, Peter; *Lærebok i erstatningsrett*, 5 utgave, Oslo, 2006
- Nygaard, Nils; *Bilansvar*, Alma Mater forlag, Bergen, 1990
- Nygaard, Nils; *Skade og ansvar*, 5 utgave, Bergen, 2000
- Ryel, Marius; *Skadelidtes medvirkning: omkring den nye § 5-1 i lov om skadeserstatning og straffelovens ikrafttredelseslov § 25*: Jussens Venner hefte 6/7 1985 s. 187 flg.

## **8 Lovforarbeider**

Innst. 1957 = Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret, fra Motorvognkomiteen av 1951, avgitt i april 1957.

Ot.prp. nr. 24 (1959-60) Om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy (bilansvarsloven).

Innst. O. II (1960-61) Tilråding frå den auka justisnemndi om lov om andsvaret for skade som motorvogner gjer.

Innst. 1971 = Innstilling fra Erstatningslovkomiteen, Komiteen til i nordiske samarbeid å utrede spørsmålet om ny lovgivning om erstatning for tap i fremtidige erverv og for tap av forsørger, Innstilling avgitt 1971.

NOU 1977:33 Om endringer i erstatningslovgivningen, Utredning fra Erstatninglovutvalget.

Ot.prp. nr. 75 (1983-84) Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m.m. og endringer i bilansvarsloven).

Innst.O. nr. 92 (1984-85) Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m.m. og endringer i bilansvarsloven).

NOU 1987:4 Standardisert erstatning til barn.

Ot.prp. nr. 81 (1986-87) Om lov om endringer i skadeserstatningsloven.

Innst.O. nr. 19 (1987-88) Om lov om endringer i skadeserstatningsloven.

Ot.prp. nr.72 (1991-92) 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.

St.prp.nr.100 (1991-92) Samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet (EØS), undertegnet i Oporto 2. mai 1992

Ot.prp. nr. 67 (2000-01) (endringslov) Ansvar for skade som motorvogner gjer.

Høringsnotat august 2006

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2006/Horingsnotat-Endringer-i-bilansvarsloven-gjennomforing-av-femte-motorvognforsikringsdirektiv-mv.html?id=421879>

## **9 Domsregister og uttalelser av Avkortningsnemnda**

### 9.1 Høyesterett

Rt. 1926 s. 1004

Rt. 1966 s. 886

Rt. 1969 s. 51

Rt. 1969 s. 520

Rt. 1970 s. 627

Rt. 1972 s. 1241

Rt. 1973 s. 531

Rt. 1974 s. 813

Rt. 1975 s. 264

Rt. 1975 s. 410

Rt. 1978 s. 321

Rt. 1986 s. 543

Rt. 1990 s. 829

Rt. 1991 s. 1303 Gulvlukedommen

Rt. 1994 s. 1440

Rt. 1994 s. 1461

Rt. 1997 s. 149

Rt. 2000 s. 1811 Finanger I

Rt. 2002 s. 1283 Damdommen

Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen

Rt. 2005 s. 1365 Finanger II

Rt. 2006 s. 1099

## 9.2 Lagmannsrett

Rt. 1941 s. 672 (Agder)

RG 1970 s. 370 (Hålogaland)

RG 1970 s. 670 (Hålogaland)

RG 1973 s. 538 (Frostating)

RG 1974 s. 554 (Frostating)

RG 1975 s. 598 (Frostating)

RG 1984 s. 297 (Hålogaland)

RG 1989 s. 1031 (Agder)

LE-1991-2452 [Lovdata online] Eidsivating lagmannsrett. 1992-07-30

RG 1992 s. 884 (Gulating)

RG 1993 s. 263 (Eidsivating)

RG 1994 s. 218 (Gulating)

LF-1994-196 [Lovdata online] Frostating lagmannsrett. 1994-09-23

LH-1995-269 [Lovdata online] Hålogaland lagmannsrett. 1995-12-14

RG 1996 s. 49 (Gulating)

Eikeland 18. desember 1998

LF-2001-803 [Lovdata online] Frostating lagmannsrett. 2002-01-08

LH-2002-606 [Lovdata online] Hålogaland lagmannsrett. 2003-01-09

RG 2002 s. 1529 (Borgarting)

LB-2003-9610 [Lovdata online] Borgarting lagmannsrett. 2004-01-23

LA-2004-72911 [Lovdata online] Agder lagmannsrett. 2005-01-25

RG 2005 s. 165 (Hålogaland)

## 9.3 Tingrett

RG 1964 s. 159 (Tinn og Heddal)

RG 1972 s. 344 (Kristiansund)

RG 1974 s. 360 (Oslo)

RG 1979 s. 509 (Tromsø)



RG 1980 s. 918 (Inderøy)  
RG 1983 s. 917 (Nordmøre)  
RG 1984 s. 707 (Kristiansand)  
RG 1986 s. 751 (Oslo)  
RG 1988 s. 1069 (Kragerø)  
RG 1989 s. 472 (Indre Follo)  
RG 1992 s. 612 (Nedre Romerike)  
RG 1994 s. 89 (Senja)  
RG 1994 s. 1238 (Haugesund)  
RG 1996 s. 1215 (Nordhordland)  
RG 1997 s. 1384 (Oslo)  
TOSLO-2002-4127 [Lovdata online] Oslo Tingrett. 2002-11-28  
TOSLO-2004-7813 [Lovdata online] Oslo Tingrett. 2004-10-27  
TINFI-2004-32231 [Lovdata online] Indre Finmark Tingrett. 2004-12-06  
RG 2004 s. 768 (Ytre Follo)  
TOSLO-2005-127573 [Lovdata online] Oslo tingrett. 2006-11-28  
TTONS-2005-167306 [Lovdata online] Tønsberg tingrett. 2006-11-28

#### 9.4 Avkortningsnemnda

AKN-1282 & Avkortningsnemndas uttalelse: 1995-11-08  
AKN-1544 Avkortningsnemndas uttalelse: 1997-12-17  
AKN-1877 Avkortningsnemndas uttalelse: 2001-12-19  
AKN-1970 Avkortningsnemndas uttalelse: 2002-08-29  
AKN-1976 Avkortningsnemndas uttalelse: 2002-08-29  
AKN-2040 Avkortningsnemndas uttalelse: 2003-01-29  
AKN-2055 Avkortningsnemndas uttalelse: 2003-03-19  
AKN-2068 Avkortningsnemndas uttalelse: 2003-05-14  
AKN-2088 Avkortningsnemndas uttalelse: 2003-09-03  
AKN-2170 Avkortningsnemndas uttalelse: 2004-10-27  
AKN-2171 Avkortningsnemndas uttalelse: 2004-10-27

AKN-2178 Avkortningsnemndas uttalelse: 2004-11-15  
AKN-2179 Avkortningsnemndas uttalelse: 2004-11-15  
AKN-2187 Avkortningsnemndas uttalelse: 2005-01-19  
AKN-2202 Avkortningsnemndas uttalelse: 2005-03-15  
AKN-2233 Avkortningsnemndas uttalelse: 2005-09-07  
AKN-2236 Avkortningsnemndas uttalelse: 2005-09-07  
AKN-2254 Avkortningsnemndas uttalelse: 2005-12-12  
AKN-2266 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-02-02  
AKN-2267 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-02-02  
AKN-2269 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-02-02  
AKN-2271 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-03-10  
AKN-2272 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-03-10  
AKN-2288 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-05-10  
AKN-2293 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-06-13  
AKN-2295 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-06-13  
AKN-2313 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-09-13  
AKN-2318 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-09-13  
AKN-2323 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-10-12  
AKN-2324 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-10-12  
AKN-2326 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-10-12  
AKN-2328 Avkortningsnemndas uttalelse: 2006-10-12

## **10 Vedlegg**

Vedlegg 1: Oversikt over dommer og uttalelser fra Avkortningsnemnda vedrørende bal § 7

## Oversikt over dommer og uttalelser fra Avkortningsnemnda vedrørende bal § 7

### Høyesterett

Instans	Skadelidte	Selskap	Anført	Resultat	Faktum
Rt. 2006 s. 1099  Se LG-2003-9873 – bare avkortning på 2/3 i lagmannsretten	Fotgjenger	Staten	100 %	100 %	<p>Mor til mistenkt ble hengende etter politibil da hun forsøkte å åpne døren. I ferd med å hindre politiet i å utføre en tjenestehandling. Slik atferd er i høyeste grad uønsket. Skadelidte er nærmest til å bære de økonomiske konsekvenser som denne atferd ledet fram til.</p> <p>Momenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- risikoen for skade står helt sentral.</li> <li>- handlingsalternativer hver av partene hadde er vesentlig.</li> <li>- politimeslige hensyn.</li> </ul>
Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen	Passasjer i bil	Vesta	20 %	0 %	<p>Baksetepassasjer alvorlig skadet da hun ble kastet ut av bilen i høy fart da bilen traff fjellvegg.</p> <p>Momenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alvorlige skader</li> <li>- fører hadde vært grovt uaktsom – den dominerende skadeårsak</li> <li>- manglende bilbeltebruk - bilbelte er det enkleste og mest effektive hjelpemiddel for å redusere antall skadde og drepte i trafikken.</li> </ul>
Rt. 2000 s. 1811 Finangersaken	Passasjer i bil	Storebrand	Etter rettens skjønn oppad begrenset til 100 %	30 %	<p>En passasjer ble skadet i bilulykke der bilføreren hadde vært alkoholpåvirket. Passasjerens visste at føreren var påvirket. Etter bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b tilkommer passasjerens da normalt ikke erstatning. Etter uttalelse fra EFTA-domstolen ble lagt til grunn at en ordning med erstatningsbortfall lik den som var etablert i bilansvarsloven § 7, var uforenlig med EØS-retten. Høyesterett la likevel til grunn at § 7 måtte følges da det var en lovgiversak å bringe loven i overensstemmelse med EØS-retten.</p>

Vedlegg 1

Rt. 1997 s. 149	Etterlatte (passasjer)	Storebrand	100 %	50 %	Identifikasjon? før lovendringen i bal § 7 tredje ledd bokstav b
Rt. 1994 s. 1461	Passasjer i bil	UNI Storebrand	100 %	100 %	Før lovendringen  Passasjer i bil med sterkt beruset fører, bal § 7(3)b Momenter: - fullstendig endring av sine livsforhold, pga loven kunne ikke flertallet legge vekt på dette.
Rt. 1994 s. 1440	Syklister	UNI Storebrand	100 %?	1/3	Syklister syklet i forbindelse med et sykkelløp inn i en dommerbil. Momenter: - skadelidtes oppreden ved anledningen var klanderverdig og meget risikofyllt. - dommerbilens fører kan også bebreides. - servicebilens fører har enten kjørt svært nær dommerbil eller vært uoppmerksom. Tredjemanns forhold må trekkes inn som en del av totalvurderingen. Skadevolder og tredjemanns samlede oppreden må vurderes mot skadelidtes.
Rt. 1975 s. 410	Syklister	Forsikrings selskapet Sigyn A/S	-	100 %	Under et konkurranseritt på sykkel kolliderte syklister med en møtende bil og ble sterkt invalidisert. Bilens trafikksikringselskap ble frifunnet for syklistens erstatningskrav.  Momenter: - ungdom (17,5 år) – ikke tillagt vekt - bilføreren var intet å bebreide - syklisten hadde opptrådt grovt uaktsomt.
Rt. 1975 s. 264	Følgjenger	Forsikrings Aktie-selskapet Samvirke	-	100 %	Skadelidte ble påkjørt av en bil da han gikk ut i en sterkt trafikkert gate og mot rødt lys, uten å se til venstre hvor bilen kom fra.  Momenter - antatt at følgjengeren hadde utvist en høy grad av uaktsomhet. - bilføreren kunne ikke bebreides.

# Vedlegg 1

Rt. 1974 s. 813	Etterlatt etter fotgjenger	Storebrand	100 %	0 %	<p>Identifikasjon? Selv om avdøde hadde opptrådt noe uaktsomhet kunne det ikke bli tale om avkortning, da de feil bilføreren hadde gjort var dominerende.</p>
Rt. 1972 s. 1241	Fotgjenger	Samtrygd	100 %	Ca 2/3 Fikk utbetalt 30.000,- av 80.000,-	<p>Fotgjenger stod litt ut i gata</p> <p>Momenter: - vanskelige værforhold - føreren ikke uaktsom - sosiale hensyn</p>
Rt. 1966 s. 886	Fotgjenger	Forsikrings Aktie-selskabet Norden	-	70 %	<p>En 24 år gammel mann kom til skade da han løp ut i fotgjengerfeltet i en beferdet gate og støtte mot siden av en lastebil. Tilkjent en erstatning på kr 75.000 av et samlet tap på kr 250.000.</p> <p>Momenter: - Skadelidte hadde ved å løpe ut i en av Oslos mest beferdede gater uten å se seg for vist en opptrreden så uforsiktig og ubetenksom at den må karakteriseres som uaktsom i meget høy grad. - tok ikke hensyn til den økonomiske betydningen uhellet har hatt for skadelidte og hans familie</p>

## Lagmannsrett

Instans	Skadelidt	Selskap	Anført	Resultat	Faktum
Hålogaland RG 2005 s. 165	Syklist	Vesta	Etter rettens skjønn	0 %	Syklist overholdt ikke vikeplikt i kryss, men ikke overskudd av skyld på syklistens hånd. Selv om det ikke hadde vært fysisk kontakt mellom motorvognen og skadelidte, var det tale om skade som motorvognen "gjør".
LA-2004-72911	Passasjer	Vesta	20 %	10 %	Momenter; - brukte ikke bilbelte – skjerpene moment. Verken formålet, lengden eller andre omstendigheter ved kjøreturen kan berettige umlatsen av beltebruken - Skadelidte befant seg på terskelen fra ungdom til voksen – ble tillagt vekt. - den utviste uaktsomhet ikke graverende eller stor
LB-2003-9610	Fotgjenger	Gjensidige	50 %	50 %	Alkoholpåvirket fotgjenger beveget seg til fots i nordgående kjørefelt på E18
Gulating RG 2002 s. 654	Fotgjenger	If	25 %	25 %	Momenter; - beruset Skadelidte hadde plutselig gått ut i veien utenfor oppmerket gangfelt og dermed utaktsomt medvirket til skaden.
LH-2002-606	Passasjer på lasteplan på bil	Vesta	2/3	50 %	Momenter; - underkastet seg ikke operasjon det var knyttet liten risiko til Passasjer på lasteplan skadet da bilen kjørte utenfor veien i 140 km/t. Momenter; - beruselse - 25 år – var og eldre enn den ukjente sjåføren. Student – sommerjobb - hadde førerkort - forvisset seg ikke om at føreren ikke var alkoholpåvirket, om han hadde førerkort eller om han var kvalifisert for å

# Vedlegg 1

						<p>kjøre angjeldende bil som krevde utvidet førerkort pga sin størrelse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aktiv deltaker</li> <li>- bidratt til at turen kom i stand</li> <li>- vært med på å skape den situasjon og det forløp som til slutt utløste ulykken</li> <li>- fullstendig endring av livsforhold uten utsikter til vesentlig bedring Avhengig av døgnkontinuerlig tilsyn og pleie</li> </ul>
LF-2001-803	Passasjer i bil	Gjensidige	100 %	100 %		Skadelidte hadde forsettlig fremkalt ulykken ved å dra i rattet mot førerens vilje og tvinge bilen over i motsatt kjørebane
Gulathing 18.12.1998 (Eikeland-saken)	Passasjer i bil	Storebrand	2/3 (Etter rettens skjønn)	0 %		<p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ikke graverende uaktsomhet</li> <li>- ung, så vidt over lekestadiet, de andre klart eldre med større autoritet, de hadde en sterkere oppfordring til å reagere mot kjøringen</li> <li>- lar seg lede av andreuaktsomhet</li> <li>- ikke aktiv med å telle opp farten på bilen</li> </ul>
Frostating RG 1997 s. 1657	Satt på panseret	UNI Storebrand	100 %	50 %		Beruset mann hoppet opp på panseret og ville ikke gå ned. Føreren kjørte litt videre og bråbremsset, så mannen gikk i bakken. Både mannen og fører ansatt å være uaktsomme.
Gulathing RG. 1996 s. 49	Fører	Storebrand	Rettens skjønn. (20 % - i herreds- retten)	0 %		Utforkjøring med kun føreren i bilen. Hun husker ikke noe av utforkjøringen, retten kom til at hun ikke hadde utvist den uaktsomhet som kreves for medvirkning etter bal § 7.
LA-1995-621	Passasjer i bil	UNI Storebrand	100 %	30 %		<p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skadens omfang, skadelidte ble 100 % ufør.</li> </ul> <p>Føreren av bilen kjørte utfor veien og omkom. Føreren var beruset. Lagmannsretten antok at passasjerer ikke visste eller måtte vite at føreren var påvirket av alkohol i vegtrafikklovens forstand. Tidligere bal § 7 tredje ledd bokstav b kunne derfor ikke brukes. Men hadde medvirket etter første ledd.</p>
LH-1995-269	Fører	UNI Storebrand	100 %	Ca 2/3		Føreren mistet kontroll over bilen, han selv og passasjer ble alvorlig skadet. Fører ble domfelt for kjøringen. Retten mener han



Vedlegg 1

					har opptrådt uaktsomt. Momenter; - selskapets trege saksbehandling får betydning for avkortningens størrelse - bilen hadde feil	
LF-1994-196	Etterlatt etter fotgjenger	Gjensidige		0 %	Erstatningskrav fra tredjemenn skal stå på egne ben. En eventuell reduksjon i forhold til tredjemenn på grunnlag av identifikasjon vil bare skje etter en konkret vurdering av retten. OBS! Også en pensjonist kan være en forsørger	
Eidsivating RG 1993 s.263	Fører	UNI Storebrand	100 %	100 %	Beruset fører av bil skadet. Årsakssammenheng mellom påvirkningen og skaden, og derfor medvirkning. Selskapets ansvar bortfaller av denne grunn.	
LE-1992-2795	Passasjer i bil	UNI Storebrand	?	0 %	Tidligere bal § 7 tredje ledd bokstav c – nå reguleres dette av første ledd Her: Skadelidte visste ikke at føreren var beruset. Det er forsikringsselskapet som må føre bevis....	
Gulating RG 1992 s. 884	Passasjer i bil	UNI Storebrand	100 %	100 %	Råkjøring (minst 162 km/t) førte til at fører mistet kontroll over bilen.	
LE-1991-2452	Syklolist	Rutebil- eiernes Forsikrings- selskap Gjensidig	100 %	100 %	Momenter; - skadelidte oppfordret til å kjøre fortere – oppfordringen ble fulgt. - så bort fra den alvorlige skaden.	
LE-1991-1951	Passasjer	UNI Storebrand	100 %	Skjønnsmessig. Utbetalt 500.000,-	Syklolist skadet seg ved å kjøre inn i en parkert buss, se bal § 8 annet ledd.	
					Tidligere bal § 7 tredje ledd. UNI har anført at selskapets ansvar må bortfalle fordi unntaksregelen i bilansvarsloven § 7 tredje ledd, bokstav c kommer til anvendelse.	

Vedlegg 1

Agder RG 1989 s.1031	Etterlatt etter fører	Vesta A/S	100%	100 %	Ble foretatt identifikasjon (se punkt 4.5)
Agder RG 1989 s. 832	Passasjer i bil	Samvirke	100 % eller i hvert fall større red. enn det fingretten har gjort	30 %	Tidligere bal § 7 tredje ledd. Bilens fører var beruset og bilens forsikringselskap nektet å betale skadelidte erstatning fordi skadelidte måtte ha forstått at føreren var beruset. Men det forhold at kjøringen foregikk sent på kvelden ”i julebordstiden” var i seg selv ikke tilstrekkelig til å konstatere en særlig aktsomhetsplikt for tilfeldige passasjerer. Skadelidte hadde imidlertid utvist en viss uaktsomhet. Hans uaktsomhet da han satte seg inn i bilen må få betydning, men det er ikke tilstrekkelig til å avskjære ham enhver erstatning. Det må dog legges til grunn at slik forholdene ligger an på det være riktig at han værret noe av ansvaret selv, slik at forsikringselskapets erstatningsplikt vil måtte bli redusert.
Eidsivating RG 1986 s 635	Etterlatte (passasjer)	Storebrand-Norden	100 %	100 %	Identifikasjon (det har kommet lovendring etter denne dommen, se punkt 4.5)
Hålogaland RG 1985 s. 503	Følgjenger	Forsikrings-selskapet Norge A/S	-	100 %	Skadelidte krysset veibanen for sent i forhold til en bil som kom ut av en sving 200-300m borte og ble påkjørt.  Momenter; - ble ca 60 % medisinsk invalid. - måtte oppgi sitt arbeid som landpostbud. - bilen holdt en fart som lå under fartsgrensen på stedet 80 km/t og saktet farten ned til henimot 50 km/t da føreren så skadelidte og hans parkerte bil.
Hålogaland RG 1984 s. 297	Etterlatte etter fotgjenger	Forsikrings-selskapet Norge A/S	Ikke avkortning uten å ta standpunkt til det prinsipielle spørsmål Subsidiært minst 75 %		Det var en direkte følge av sinnssykdommen at ulykken inntraff og da var det ikke plass for å anvende avkortningsregelen i bilansvarsloven § 7
Eidsivating RG 1983 s. 1022	Passasjer i bil	Vesta	?	0 %	Promille hos fører. Skadelidte ble 100 % invalid. Ikke grunn til å tro at skadelidte hadde merket på bilføreren at han da kjøringen begynte hadde promille.  NB! Skadelidte ble tilkjent en erstatning som til da var den

# Vedlegg 1

Eidsivating RG 1981 s. 1016	Trillet i gang bil	Trafikk- forsikrings Forbundet (TFF)	-	50 %	høyeste erstatning tilkjent for personskade i forbindelse med trafikkuulykke. Skadelidte (mann 30 år) var ansatt som arbeider på en fabrikk som lagde tilhengere. Måtte benytte trekkvogn for å flytte tilhengerne. Vognen var uregistrert, ikke forsikret og led av ulike tekniske defekter. Den måtte trilles i gang. Skadelidte medføre etter hvert 50 % varig fremtidig ervervsmessig og 50 % medisinsk invaliditet. Var kroppsarbeider og lite utdannet. Begynte på handelskurs på videregående skole.
Frostating RG 1979 s. 1079	Fotgjenger	Storebrand	100 %	50 %	Skadelidte krysset i synlig beruset tilstand en riksveg langsomt og på skrå. Han ble påkjørt og skadet. Også bilføreren var noe å bebreide for ikke å ha sett skadelidte.
Frostating RG 1978 s. 505	Etterlatte etter fotgjenger	Gjensidige	100 %	0 %	C ble påkjørt av en personbil og døde neste dag av de skader han ble påført. Han var forlovet med D, som et halvt år senere fikk en datter som C var far til. De giftet seg noe senere med B, som faktisk var forsørger også av det barn C hadde med D. Dette var ikke til hinder for at bilens forsikringselskap ble dømt til å betale Ds barn med C erstatning for tap av forsørger.
Hålogaland RG 1976 s. 263	Fotgjenger (Gutt på sparkstøtting)	Vesta	Aksepterte å betale kr 100.000,-	0 % Måtte betale kr 175.000,-	Erstatning for tap av forsørger må kunne kreves også av et barn som er født etter farens død, jfr Rt 1967 s 735 flg.  Det ble ikke foretatt noen reduksjon i erstatningen. Det kunne rettes bebreidelse mot skadevolder for hennes kjøring. Skiftet fra fjernlys uten å sette ned farten. En henimot 6 ½ år gammel gutt kom på sparkstøtting fra en sidevei med relativ stor fart inn på en riksvei hvor han kolliderte med en varebil og ble skadet slik at venstre underarm måtte amputeres. Ikke tilstrekkelig grunn til å legge noe skyldansvar på skadelidte. Avgjørende for denne vurderingen var det alderstrinn gutten stod på da ulykken skjedde (Nå en 10års grense i skl)
Frostating	Passasjer på	Det norske	100 %	2/3	Etter arbeidstidens slutt fulgte en del arbeidere en lastebil, som

# Vedlegg 1

RG 1975 s. 598	lasteplan	Garanti- selskab A/S			tilhørte arbeidsgiverne, fra arbeidsstedet til arbeidsgiverens boligbrakker hvor de bodde. Skadelidte satt med ryggen mot kjøretretningen med ryggen mot en planke. Under en svingning og oppbremsing mistet skadelidte balansen og falt baklengs ned av bilen og ble overkjørt av dennes høyre bakhjul. Skadelidte hadde tatt en betydelig risiko, og ulykken var forårsaket av hans egen uaktsomhet. Hovedansvaret for ulykken måtte legges på han. Det ble tatt hensyn til at mannen i noen grad måtte betraktes som det tilfeldige offer for en kollektiv og situasjonsbestemt likegyldighet av arbeidskameratene. Sjøføren skred ikke inn mot arrangementet og arbeidsformannens passivitet utgjør også en del av bildet. Skadelidte kjørte selv ikke bil.
Frostating RG 1974 s. 554	Fotgjenger	Sigyn	100 %	50 %	Ved ikke å vente på grønt lys før hun krysset veien utviste den eldre damens uaktsomhet.
Eidsivating RG 1973 s. 588	Gutt hang etter traktor.	Samtrygd	Rettens skjønn	Ca. 1/4	Gutt på 12 år hang seg på traktor og fikk armen revet av i freseren.
Frostating RG 1973 s. 538	Fotgjenger	Gjensidige	100 % eller skadelidt må bære vesentlig del av tap	Utbetalt 40.000,- av 55.000,- (ca 27 %)	En mann som var påvirket av alkohol ble i et veikryss mellom en riksvei og en fylkesvei påkjørt av en varebil og skadet.  Momenter: - føreren av varebilen hadde begått feil, men skadelidte måtte bære en del av skaden. - skadelidte hadde mørk frakk og ikke utstyrt med refleks.
Hålogaland RG 1972 s. 638	Passasjer i bil	Samvirke	100 %	0 %	Tidligere BAL § 7 tredje ledd. Under kjøring på en offentlig vei kjørte en bil utfor veien og en av passasjerene i bilen ble skadet så sterkt at han ble 100 % invalid. Retten fant etter omstendighetene ikke å kunne legge til grunn for avgjørelsen at føreren av bilen under kjøringen var påvirket av alkohol i vegtrafikklovens forstand, selv om dette var mulig.
Frostating RG 1972 s. 29	Fotgjenger	Storebrand	50 %	0 %	En 30 år gammel kvinne som var i ferd med å krysse en riksvei bak den buss hun hadde fulgt med, ble påkjørt av en bil som kom i motsatt retning av bussen og ble skadet.

Vedlegg 1

Hålogaland RG 1970 s. 670	Følgjenger Påkjørt av motorsyklist	Forsikrings- selskapet Tor A/S	100 %	0 %	<p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- antatt at det kunne legges henne lite til last at ulykken skjedde og at det derfor ikke var grunnlag for å redusere hennes erstatningskrav</li> <li>- også uaktsomhet bilens fører - burde satt ned farten da han så bussen. Skadelidte ville ikke vært i veien for førerens kjøring om han hadde kjørt riktig.</li> </ul> <p>En mann som deltok i arbeidet ved en vei ble påkjørt av en motorsykkel og skadet.</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uaktsomt å gå ut i veien på et farlig sted uten å se seg for</li> <li>- motorsyklisten hadde utvist en høy grad av uaktsomhet ved å ikke avpasse farten forbi arbeidsstedet slik at han kunne møte hindringer som veiarbeidet kunne medføre.</li> </ul> <p>Hans skyld var overveiende i forhold til den uaktsomhet arbeideren hadde utvist</p>
Hålogaland RG 1970 s. 370	Følgjenger Påkjørt av bil	Storebrand	100 % eller iallfall en betydelig del	50 %	<p>En 12 år gammel gutt som fra en sidevei løp ut i en gate ble påkjørt av en bil og skadet. Bilføreren kunne ikke lastes noe i forbindelse med ulykken. Objektivt sett hadde gutten opptrådt grovt uaktsomt, men man kunne ikke legge til grunn samme aktsomhetsnorm for en gutt i tolvårsalderen som for en voksen. Retten uttaler at det bør skje en fordeling av ansvaret for følgene av ulykken. Men ved en skjønnsmessig vurdering av skadefordelingen, er lagmannsretten blitt stående ved at skaden passende kan deles med en halvpart på hver. En nøyere gradering synes det ikke å være grunn til å søke å foreta, i betraktning av saken gjelder et forholdsvis lite beløp.</p>
Frostating RG 1970 s. 184	Etterlatt etter følgjenger	Samvirke	100 %	3/4	<p>Identifikasjon, se punkt 4.5</p> <p>En 51-årig, overstadig beruset mann ble påkjørt av en bil og drept mens han befant seg på en riksvei. Hans adferd karakterisert som i høyeste grad klanderverdig og ansvarsløs. Føreren av bilen var også påvirket av alkohol og det kunne rettes alvorlige bebreidelser mot ham for hans kjøring. Etter en samlet vurdering av forholdene</p>

Vedlegg 1

Frostating RG 1969 s. 540	Etterlatte etter passasjer - stod på lasteplan	Trygd Norsk Forsikrings- selskap	100 %	100 %	måtte avdødes etterlatte bære ¾. Hustruen ansatt som faktisk forsørget av mannen, selv om denne var midlertidig arbeidsledig da ulykken skjedde og selv om hun på det tidspunktet hadde inntektsgivende arbeid.
Hålogaland RG 1968 s. 668	Syklolist	Staten v/FD	Full avkortning g eller vesentlig reduseres	0 %	Identifikasjon? Se punkt 4.5 En mann som stod på lasteplanet under transport med lastebil ble skadet og døde. Uhelllet antatt å gå inn under bal § 4 og mannens forhold måtte bedømmes etter § 7, idet forskyvningen av kjøttingen, og dermed det utslagsgivende årsaksmomentet til ulykken, skjedde i forbindelse med selve kjøringen.  Momenter; - den skadede bevisst hadde utsatt seg for en så stor risiko at det ikke var rimelig å tilkjenne hans etterlatte erstatning En syklist ble skadet ved kollisjon med en bil med den følge at han ble 100 % invalid. Nærmest umulig å gjøre seg opp en noenlunde holdbar oppfatning om hvilken skyld man kunne tillegge de impliserte parter - erstatningen kunne derfor ikke reduseres eller falle bort etter bal § 7.
Frostating RG 1967 s. 88	Følgjenger – påkjørt av bil	Gjensidige	100 % - i hvert fall ansvars- fordeling	0 %	En mann som stod ute i en riksvei i samtale med et par kamerater ble påkjørt av en bil og skadet. Føreren av bilen hadde medvirket til skaden ved å ha holdt en etter forholdene for stor fart.

## Tingrett

Instans	Skadelidte	Selskap	Anført	Resultat	Faktum
TTONS-2005-167306 Tønsberg	Passasjer i bil	Vesta	Retten skjønn	30 %	<p>Momenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ung alder</li> <li>- passiv passasjer</li> <li>- la betydelig vekt på skadens omfang. Ulykken rammet A hardt i meget ung alder og har totalt endret hans livsvilkår.</li> <li>- Skadelidte kom i en svært vanskelig økonomisk situasjon.</li> <li>- Skadevolder hadde en høy promille og må - ut fra bilens bevegelser under ulykken - ha holdt en høy fart. Han var godt kjent på stedet. Kjøringen må klart bebreides ham som grovt uaktsom og hans handlinger fremtrer som den dominerende skadeårsak. Dette kan oppveie den skadelidtes uaktsomhet, jf. Rt-1974-813. Retten finner ikke at Bs grove uaktsomhet oppveier As uaktsomhet fullt ut, men at B er klart mer å bebreide.</li> <li>- Relevant at det foreligger en ansvarsforsikring, jf. Ot.prp.nr.75 (1983-1984) s. 36 og 64. A er påført skade på et livsområde hvor det foreligger en lovpålagt forsikring og vil således være heldigere stilt enn en som skades på et område hvor ingen kan ansvarliggjøres. Retten finner ikke dette urimelig.</li> <li>- Reelle hensyn taler for at barneulykkesforsikringen ikke vektlegges i avkortingsvurderingen.</li> </ul>
TOSLO-2005-141390	Syklister	Gjensidige	Inntil 25 %	0 %	<p>En avkortning må ikke være uforholdsmessig</p> <p>Syklister ble påkjørt i et kryss av en søppelbil. Samnsynlig at søppelbilen traff skadelidte der han sto i fotgjengerfeltet. Søppelbilens fører brukte antagelig ikke blinklys før han svingte på en slik måte at skadelidte må bebreides for sammenstøtet som uaktsom.</p>

Vedlegg 1

TOSLO-2005-127573	Fører	Vesta	100 %	0 %	<p>Motorsyklist kolliderte med et autovern</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- klar uaktsomhet ved å holde for høy fart</li> <li>- oversiktelige forhold, kjente strekningen godt</li> <li>- motgående trafikk går i annen trase</li> <li>- forbudt for fotgjengere i området</li> <li>- pådro seg betydelige skader i en alder av 32 år. Bundet til rullestol og hans liv er totalt forandret. Ulykken har rammet ham hardt.</li> <li>- Retten er i tvil om allmenpreventive hensyn krever avkortning i et tilfelle som dette.</li> </ul> <p>Etter en samlet vurdering og særlig pga skadens omfang er retten kommet til at det ikke skal foretas noen avkortning i erstatningen til A.</p> <p>Når forsikringselskapet hevder at A har handlet grovt uaktsomt har selskapet bevisbyrden for at slik uaktsomhet foreligger.</p>
TOSLO-2004-7813	Fotgjenger: rulleskøyter	Gjensidige	50 %	25 %	<p>Både skadelidte og skadevolder hadde stor fart inn i uoversiktlig sving, store skader.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De fleste med As erfaring og modenhet ville i tilsvarende situasjon ikke ha rullet ned veien og rundt svingen med den farten som hun hadde.</li> <li>- ikke avgjørende vekt på at hun ikke hadde verneutstyr på seg idet verken hjelm, hansker eller kne-, håndledd- eller albuebeskyttere ville ha redusert skadene vesentlig i dette tilfellet.</li> </ul> <p>Foretok en samlet vurdering basert på uaktsomheten på begge sider, på skadeomfanget hos A og de øvrige elementene i saken –</p> <p>Klare likhetstrekk med Rt. 1969 side 520 der en syklist nedover</p>



Vedlegg 1

TINFI-2004-32231 Indre Finnmark	Passasjer i bil	Sparebank 1	100 % subsidiært 75 %	75 %	<p>isete bakke og med vikeplikt støtte sammen med en bil som hadde noe for stor fart. Høyesterett fant at syklisten var mest å bebreide, men fordelte skaden med 3/4 på bilen og 1/4 på syklisten.</p> <p>Fører var alkoholpåvirket – passasjerens medvirkning må vurderes etter første ledd.</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- om den skadelidte hadde oppfordret til uvøren kjøring, bidratt til å forlenge turen eller på annen måte påvirket kjøringen.</li> <li>- tillatt kjøringen ved å overlate nøklene til sjåføren</li> <li>- mest sannsynlig passasjer i baksetet</li> <li>- passiv</li> <li>- unnlatt bruk av bilbelte</li> <li>- alder får ingen betydning (37 år)-</li> <li>- store smerter i ansiktet, nedsatt konsentrasjon og hukommelsestap</li> </ul>
RG 2004 s. 768 Ytre Follo	Passasjer Stod bakpå såmaskin trukket av traktor	Gjensidige	25-75%	0 %	<p>Konkret vurdering – grov uaktsomhet</p> <p>Skadelidte sto bakpå en såmaskin som ble trukket av en traktor, ble alvorlig skadet da han falt av i en sving. Sannsynligheten for skader av det omfang som det her er tale om, karakteriseres som svært beskjeden. Sammenfall av uheldige omstendigheter som bare sjelden inntreffer, ikke minst når det som her er tale om godt voksne personer med lang erfaring fra landbruket.</p>
TOSLO-2002-4127	Passasjer i bil	Vesta	100 %	100 %	<p>Passasjer i bil med sterkt beruset bilfører, BAL § 7(3)b</p> <p>Det er forståelsen av bestemmelsen slik den ble tolket på ulykkestidspunktet som her må legges til grunn, uavhengig av om dette kan anses å være uforenlig med EØS-retten, jfr. Rt-2000-1811 Finanger I.</p>
RG 1997 s. 1384 Oslo	Syklist	Samvirke Skade- forsikring	100 %	25 %	<p>Syklist påkjørt i gangfelt. Bilføreren nærmet seg et oppmerket gangfelt - som han dessuten positivt kjente til fra før. I og med at saksøkeren syklet i stedet for</p>

# Vedlegg 1

RG 1996 s. 1215 Nordhordland	Passasjer i bil	UNI Storebrand	100 %	100 %	<p>å leie sykkel, ble hun å regne som kjørende, ikke gående, jf. trafikreglene § 2 nr. 3. Som kjørende hadde hun vikeplikt for den bilen som kom, mens bilen ikke hadde vikeplikt for henne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dersom bilføreren hadde vært mer oppmerksom enn han var, ville han klart å stanse i tide.</li> <li>- Ikke tale om grov uaktsomhet førerens opptreden kan ikke karakteriseres som noe markert og grovt avvik fra det som er vanlig i trafikken.</li> </ul>
RG 1994 s. 1238 Haugesund	Fører	UNI Storebrand	1/4	1/4	<p>Gamle BAL § 7 tredje ledd bokstav b</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skadelidte var 19 år</li> <li>- hatt førerkort i ett år</li> <li>- liten erfaring som sjåfør</li> <li>- hadde noe kunnskap om bil før han fikk lappen.</li> <li>- fikk store skader etter kollisjon med møtende bil.</li> <li>- begrenset livsutfoldelse.</li> <li>- dårlige bakdekk ellers bra stand på bil</li> <li>- våt vegbane</li> </ul> <p>Skadelidte hadde opptrådt kvalifisert uaktsomt (ikke grov uaktsomhet)</p>
RG 1994 s. 89 Senja	Passasjer på crosssykkel	UNI Storebrand	100 % subsidiært rettens skjønn	100 %	<p>16 år, skadet under crosskjøring i et grustak. Bilen var avskiltet og forsikringen opphørt. Dette visste skadelidte. Hadde selv hatt crossmotersykel. Visste at de ikke kunne kjøres på vanlig vei. Overholdt ikke sikkerhetsforskrifter.</p> <p>Det gjelder en alminnelig rettsregel etter bilansvarsloven om at den som frivillig blir med en motorvogn som egentlig ikke skulle ha vært i bruk, og han har positiv viten om dette, ikke skal ha erstatning hvis ikke særlige grunner taler for det. Dette gjelder manglende forsikring, stjålet bil, alkoholpåvirket fører, store tekniske feil og lignende forhold, selv om de ikke direkte fremgår</p>

# Vedlegg 1

RG 1992 s. 1086 Karmsund	Etterlatt etter syklist		100 %	0 %	av loven. Det er den onde tro som straffes på denne måte, som ellers i norsk rett. Skadelidte døde etter en sykkelulykke. Ikke medvirket i slik grad at erstatningen ble redusert.  Momenter; <ul style="list-style-type: none"> <li>- uoppmerksom da han krysset vegen</li> <li>- forholdene på stedet var slik at det ikke er forbundet med fare å sykle på utsiden av veimarkeringen på venstre side.</li> <li>- syklisten fulgte en naturlig trase.</li> <li>- kan ha vært distrauert av en annen bil.</li> </ul>
RG 1992 s. 612 Nedre Romerike	Syklist	Gjensidige	50 %	50 %	Ved vurderingen av uaktsomhetsgraden er det nærliggende å trekke sammenligning med en person som uten å se seg for begir seg ut i veibanen med påkjørsel til  <ul style="list-style-type: none"> <li>- syklet inn på en trafikkert vei hvor stopp-påbud burde skjærpe aktsomheten</li> <li>- at saksøkeren overholdt stoppeplikten gjør ingen endring i kravet til aktsomhet. I tillegg syklet han inn på en vei hvor det var forbudt å sykle, noe han i alle fall burde ha visst.</li> <li>- fått hele sin livssituasjon endret. Skadelidte bør få en sosialt forsvarlig dekning av sin skade med mindre det er handlet forsettlig.</li> <li>- Ulykken har ikke utløst andre forsikringskrav for saksøkeren, i alle fall er dette helt ubetydelig.</li> </ul>
RG 1989 s. 472 Indre Follo	Fører	Storebrand Øst	100 %	100 %	Kollisjon ved forbikjøring  Momenter; <ul style="list-style-type: none"> <li>- vanskelige kjøreforhold med nattemørke, snøfall, vind og glatt kjørebane i en kø ledet av en brøytebil.</li> <li>- Siktreduksjonen tilsier at mannens kjøring var grovt uforsvarlig.</li> <li>- Ble 100 % medisinsk og ervervsmessig invalid.</li> <li>- fører var generelt forsiktig av natur og det har tidligere</li> </ul>

Vedlegg 1

						ikke vært noe å utsette på hans bilkjøring.  Har andre opptrådt uforsvarlig og medvirket til skaden, mener retten at dette kan trekkes inn i vurderingen av saksøkerens rett etter bestemmelsen.
RG 1988 s. 1069 Kragertø	Følgjenger	Rutebil- eiernes Forsikrings- selskap	100 %	25 %		Påkjørt på vei til sin parkerte bil. Skadelidte var uoppmerksom.  Rettpraktis synes å bruke en mild norm for følgjengeres medvirkningsansvar.  Bilens fører hadde utvist uaktsomhet  Momenter; - fører holdt en noe for høy hastighet - skadelidte hadde utvist grov uaktsomhet ved å krysse på skrå en sterkt trafikkert gate uten å se seg for på et sted hvor det ikke var følgjengerfelt og dessuten helt mørkt.
RG 1988 s. 1054 Kristiansund	Følgjenger	Vesta	Mer enn 50 % - erstatning kr 75.000,- for økonomisk tap og 25.000,- i menerstatning. Konkret skjønnsmessig vurdering			
RG 1988 s. 835 Hammerfest	Følgjenger	Storebrand	Føler seg moralisk forpliktet til å dekke inntil 90.000 (=ca 50 %)	50 %		Skadelidte påkjørt da hun skulle krysse en riksvei.  Momenter; - mørkt, mørkt kledd, ingen refleks - dårlig syn og nedsatt hørsel, brukte ikke briller. Så seg ikke for. - alvorlig skadet - helt upåregnelig for skadevolder at noen skulle finne på å gå ut bak folkevognen og foran hans bil.
RG 1986 s. 751 Oslo	Følgjenger	A/S Storebrand- Norden	Rettens skjønn	1/3		Momenter; - svært glatt - klar over dette pga tidligere fall. - Skadevolders bil var ny og i bra stand. - Må kreves at en ungdom på snart 16 år bruker følgjengerundergang i stedet for å forsere motorveg med fysiske hindringer langs midtribatten. Ikke minst må dette gjelde når vegbanen var så glatt som den var.

Vedlegg 1

RG 1984 s. 800 Vesterålen	Etterlatte av fotgjenger	Trafikk- forsikrings- foreningen (TFF)	Skjønnsmessig vurdering av erstatningen	Skadelidte opptrådte ikke i samsvar med trafikkreglene idet han gikk skrått over veien.  - Skadelidte pliktet å forvise seg om at kryssingen kunne skje uten fare eller ulempe for andre – feilbedømte situasjonen. - mangler ved fotbremsen - ugunstig vær for mopedkjøring.
RG 1984 s. 707 Kristiansand  Se Rt. 1970 s. 627 og Rt. 1973 s. 531 om unnlatt bruk av hjelm	Passasjer på motorsykkel	Avholds- folkets gjensidige bil- forsikrings- selskap Varde	Rettsens skjønn, men minst 1/3	Momenter: - Unnlatt bruk av hjelm – fikk beskjed av fører om ta på seg hjelm, men tok den straks av igjen. Skadene ville blitt betydelig mindre ved bruk av hjelm. Skadelidte har tilsidesatt en helt fundamental sikkerhetsbestemmelse for den transport han innlot seg på. Hans medvirkning blir enda alvorligere i betraktning av at han ble tilskyndet til å bruke hjelm.
RG 1983 s. 917 Nordmøre	Fører	Avholds- folkets gjensidige bil- forsikrings- selskap Varde	Rettsens skjønn	Momenter: - god standard på vei – asfaltdekke, oversiktelig, svakt svingende til høyre, pent vær, tørr veibane - påpasselig med bil - meget dårlige kjøreegenskaper på bilen.  Kan ikke påvise noen sikker årsak til ulykken. Kan like godt ha fått et illebefinnende. Skal det legges til grunn som årsak til ulykken at bilen hadde dårlige kjøreegenskaper på grunn av lavt lufttrykk i dekkene, må dette årsaksalternativ ha rimelig overvekt i forhold til andre alternativer.
RG 1982 s. 496 Senja	Passasjer i bil	Norges Brannkasse	100 %	Bal § 7 tredje ledd bokstav c – må nå avgjøres etter første ledd.

## Avkortningsnemnda

Instans	Skadelidte	Selskap	Anført	Resultat	Faktum
AKN-2328	Fører	Jernbane-personalets Sparebank	100 %	100 %	<p>Kollisjon – 0,62 promille - årsakssammenheng? Skadelidte ble alvorlig skadet og fraktet til sykehus, hvor han lå i respirator i ca en måned.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ikke usannsynlig at skadelidte uten promille ville ha utvist større grad av forsiktighet ved utkjøring til trafikkert vei slik at kollisjonen kunne vært unngått. I så fall er det ikke dokumentert at kollisjonen ville inntruffet uavhengig av promillen.</li> <li>- « særlige grunner » - omfanget av personskadene ikke dokumentert.</li> </ul>
AKN-2326	Syklister	Gjensidige	1/3	1/3	<p>Skaden skjedde da skadelidte kom kjørende på en sykkel langs en gang-/sykkelsti og ble påkjørt av en møtende bil da han krysset veien for å komme seg over på motsatt side.</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skadelidte hadde vikeplikt</li> <li>- skadelidte så etter trafikk i den retningen han selv hadde kommet, men ikke den andre veien før han krysset veibanen.</li> <li>- ikke noe å bebreide føreren som kjørte i fartsgrensen</li> <li>- skadelidte hadde handlingsalternativer - kunne sett den andre veien for møtende trafikk før han krysset, og også stoppet før kryssing og gått av sykkelen for å skaffe bedre oversikt.</li> <li>- skadelidte mente han hadde oversikt over møtende trafikk fordi han så denne mens han syklet mot den. Det dreier seg imidlertid om en sterkt trafikkert vei med fartsgrense 80 km/t. Vikeplikt ved kryssing av en slik vei tilsier at man må man forsikre seg om at det ikke kommer biler i noen retning rett før man krysset.</li> </ul>

## Vedlegg 1

AKN-2325	Etterlatt etter fører av bil	Vesta	50 %	% red.	Utfor kjøring – høy hastighet? – passiv identifikasjon se punkt 4.5
AKN-2324	Passasjer på motorsykkel	Gjensidige	50 %	50 %	<p>Skaden skjedde ved at motorsykkelen med skadelidte som passasjer, kjørte ut av veibanen ved inngangen til en sving.</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skadelidte kjent med at han hadde overlatt sykkelen til en fører som ikke hadde sertifikat for tung motorsykkel og heller ikke tilstrekkelig erfaring</li> <li>- risikoen for skade i en slik situasjon er åpenbar, særlig på trafikkert vei.</li> <li>- føreren kunne klandres for at hun aksepterte å kjøre sykkelen uten sertifikat og erfaring</li> <li>- skadelidtes forhold er såpass klanderverdig at han er mer enn lite å laste</li> <li>- frivillig med som passasjer</li> <li>- overtalte føreren til å kjøre.</li> </ul>
AKN-2323	Fører	Vesta	1/3	15 %	<p>Skrens etter forbikjøring på glatt føre – kjørt ut av veien</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rett og oversiktlig strekning med glatt/isete veibane.</li> <li>- for høy hastighet etter forholdene</li> <li>- foretok en forbikjøring rett før en sving, og deretter fikk, først en sladd på bilen som han greide å rette opp, og deretter en ny sladd som han ikke greide å rette. Det var særlig glatt i svingen.</li> <li>- forbikjøringen tok lenger tid enn han hadde regnet med – antagelig på grunn av glatt veibane, og at han derfor fikk problemer i svingen.</li> <li>- Forbikjøring bør ikke foretas så nær en sving at man risikerer denne typen problemer.</li> </ul> <p>Prosentatsen reduseres til 15 % under forutsetning av at beløpet ligger i nærheten av selskapets tilbud.</p>

## Vedlegg 1

AKN-2318	Fører	Vesta	50 %	20 %	Utforkjøring med motorsykel etter forbikjøring. Forbikjøringen ble foretatt rett før en uoversiktlig høyrekurve og at den møtende bilen befant seg i riktig møtelfelt. Forbikjøring krever god oversikt over motgående trafikk og veistrekingen fremover. Ved forbikjøring rett før en sving kan skadelidte ikke ha hatt tilstrekkelig oversikt. Skadelidte ble hardt rammet. Skadelidte hadde ikke erfaring med kjøring av tung motorsykel utover den hadde fått under opplæring for sertifikat – burde ikke ha forsøkt å kjøre forbi i det hele tatt før han ble mer vant til sykkelen.
AKN-2313	Fører	Vesta	1/3	% red.	Utforkjøring med snøscooter
AKN 2297	BAL § 8 Fører	Jernbane-personalets Sparebank	25 %	15 %	Dersom skadelidte i en kollisjonssak krever erstatning hos trafikksikringsen for motpartens bil, er det BAL § 8 annet ledd, og ikke § 7 om skadelidtes medvirkning, som bestemmer ansvarsfordelingen.
AKN 2295	Syklist	Gjensidige	100 %	50 %	Syklist påkjørt idet han foretok en lovlig u-sving i 80-sone. Risikoen for å bli skadet i en slik situasjon er markert og forsterkes når innhentende bil må forventes å holde relativt stor hastighet.
AKN 2294	Fører	Vesta	1/3	0 %	Utforkjøring uten forklaring grunn. Selskapet har derfor ikke dokumentert at skadelidte er mer enn lite å laste
AKN 2293	Fører Frontkollisjon	Vesta	50 %	25 %	Skadelidte kom over i feil kjørebane på en bakketopp. Skaderisikoen ved å komme over i motsatt kjørebane er større enn ved utforkjøring pga risikoen for å skade andre trafikanter, jfr at slik kjøring også er klart i strid med trafikreglene. En slik risiko forsterkes når man kjører inn i en sving fordi kjøringen da vil komme helt overraskende på kjøretøy i motsatt retning. Det må derfor stilles større krav til oppmerksomhet i en slik situasjon enn hvor det dreier seg om utforkjøring.
AKN 2288	Fører Kollisjon	Trafikkforsikringsforeningen (TFF)	100 %	100 %	Kollisjon mellom motorsykel og moped, alle involverte alkoholpåvirket, trolig over i mopedens kjørebane.
AKN 2279	Følgjenger	Gjensidige	25 %	25 %	Avveining etter bal § 7 tredje ledd bokstav b Følgjenger påvirket av alkohol krysser vei utenfor følgjengerfelt. Skadelidte burde ventet til bilen hadde passert i stedet for å forsette ut i veien.



## Vedlegg 1

AKN 2272	Fører Kappkjøring	Vesta	100 %	Vanskelig for nemnda å konkl. pga at skadebeløp ikke er oppgitt	Kappkjøring i høy fart, bilen kjørte av veien. Høy hastighet medfører i seg selv et betydelig risikomoment. Kappkjøring forsterker risikoen for trafikkskader ytterligere fordi føreren blir mer opptatt av andre ting enn forsvarlig bilkjøring og skaper dessuten en helt unødvendig trafikkrisiko. Skadelidte hardt rammet av ulykken, men vanskelig å anslå de langsiktige konsekvenser av ulykken fordi skadelidte etter denne ulykken var utsatt for ytterligere tre ulykker.
AKN 2271	Syklister	Jernbane-personalets Sparebank	100 %	30 %	Syklister overholdt ikke vikeplikten i uoversiktlig lyskryss. Har man vikeplikt må man vente til veien er klar eller man ser at bilen faktisk stopper. Visse unnskyldende momenter – uoversiktlig kryss, oppfattet bilens atferd slik at han kunne krysse.
AKN 2269	Fører	Sparebank1	100 %	100 %	Fører amfetaminpåvirket, store skader. BAL § 7(3)b. Kjøring i trett tilstand med amfetamin i blodet er etter nemndas oppfatning mer graverende enn kjøring etter inntak av smertestillende midler. Generelt er man mer tilbakeholdne med å godkjenne regress enn avkortning. Når det gjelder BAL § 7, gjelder ikke reklamasjonsregelen i FAL § 13-13.
AKN 2267	Følgjenger	Vesta	100 %	100 % Revurder om skadebeløpet blir høyt	Følgjenger påkjørt da hun krysset gangfelt på rød mann. Skadelidte løp videre ut i veibanen foran den bilen han ble påkjørt av. Risikoen for å bli påkjørt i en slik situasjon fremstår som markert og kan sammenlignes med situasjonen i Rt. 1975 s. 264
AKN 2266	Syklister	Gjensidige	25 %	25 %	Syklister overholdt ikke vikeplikten og kolliderte med en søppelbil. Syklet uten hjelm og burde utvist større forsiktighet.
AKN 2254	Fører	Gjensidige	75 %	25 % Ikke akseptert, men erstattet	Fører av bil mistet veigrep i sving, brukte ikke bilbelte. Skadevolder er skadelidt og hans atferd fremstår derfor som dominerende i hendelsesforløpet. Unnlatt bruk av bilbelte er ikke tilstrekkelig til å karakterisere forholdet som grovt uaktsomhet i denne saken. La spesiell vekt på at hastigheten ikke var høy.
AKN 2244	Følgjenger	Gjensidige	50 %	50 %	Skadelidte løp ut i veien mellom parkerte biler for å få tak i taxi. Overraskelsesmomentet forsterkes ved at skadelidte kom ut mellom to biler og derfor ikke var synlig før hun var ute i

# Vedlegg 1

AKN 2237	Følgjenger	Tennants	100 %	40 %	<p>veibanen, og det var mørkt. Risikoen for å bli påkjørt i en slik situasjon fremstår som betydelig.</p> <p>Skadelidte krysset veien utenfor fotgjengerfelt, skadevolder vedtok forelegg på 5000 for brudd på veitrafikkloven. Det er ikke uten videre grovt uaktsomt å krysse gaten utenfor fotgjengerfelt, men slik atferd krever spesiell påpasselighet og god oversikt. Rettspraksis har lagt en streng aktsomhetsnorm til grunn ved kryssing av vei mot rødt lys eller utenfor fotgjengerfelt. Selv om skadelidte tok en betydelig risiko, er forholdet mindre klanderverdig enn i mange andre saker vedrørende kryssing av vei f.eks. mot rødt lyst eller med høy promille.</p> <p>Momenter;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- firefeltsvei hvor risikoen for å bli påkjørt er markert pga stor trafikk og fordi det tar noe tid å krysse veien.</li> <li>- skadelidte hadde ikke tilstrekkelig sikt til å forsikre seg om at det ikke kom noen biler pga en sving. Skadelidte tok en betydelig risiko.</li> <li>- føreren av bilen holdt moderat fart, men hadde oppmerksomheten rettet til siden i skadeøyeblikket.</li> </ul>
AKN 2236	Fører	Vesta	25 %	0 %	<p>Skadelidte kjørte utfor veien i slag venstrekurve, ble gitt påtaleunnlatelse. En fart under fartsgrensen er ikke grovt uaktsom med mindre forhold som f.eks. glatt veibane, våt veibane eller dårlig sikt tilsier at farten reduseres. Selv om grus i veibanen alltid kan forekomme, har denne risikoen en helt annen karakter av overraskelsesmoment enn f.eks. glatt veibane og dårlig sikt.</p> <p>Kjøringen har i dette tilfelle mer karakter av en unnskylldning uoppmerksomhet og at skadelidte er mindre enn lite å laste</p>
AKN 2233	Fører	If	33 % (1/3)	25-10%	<p>Skadelidte kjørte inn i bilen foran ved stopp på glatt føre. Særlige omstendigheter kan føre til at det er grovt uaktsomt å holde en hastighet under fartsgrensen. Kunne kjørt saktere slik at han hadde bedre kontroll over forholdene på veien. Særlig når det er glatt er det viktig å redusere farten slik at man kan bremse på kort varsel.</p>

## Vedlegg 1

AKN 2202	Syklister	If	100 %	0 % Ikke akseptert, men reduserte avkort. til 50 %	15 år gammel syklist overholdt ikke vikeplikten og kolliderte med bil, ingen indikasjoner på at han kjørte fort, ingen hvit varslingsstripe avgjørelsen. I utgangspunktet kan man forvente mer av en gutt på 15 år enn av en 10-åring i forhold til enkle trafikregler som dette.
AKN 2187	Fører	Jernbane-personalets Sparebank	30 %	30 %	Skadelidte kolliderte med trailer da han kom over i motsatt kjørebane. Et illebefinnende kan inntreffe uten forvarsel og kan derfor ikke sammenlignes med å sovne, hvor man normalt vil føle seg trett før man sovner. Det er grovt uaktsomt å sovne bak rattet. Skadelidte burde tatt seg en pause da han følte seg trett. Dette hadde han også full anledning til da han kjørte forbi en rasteplass. Risikoen for trafikkskader hvis man sovner bak rattet er markert. Risikoen øker ved kjøring på trafikkert hovedvei.
AKN-2179	Syklister	Vesta	50 %	30 %	FAL § 14-4 kan ikke brukes når det gjelder avkortning overfor skadelidte etter BAL § 4, jfr § 7. Det forhold at selskapet ikke informerte om nemndsbehandling i forhold til avkortning etter Bal § 7 for klagers egen skade kan ikke føre til at selskapet taper avkortningsinnsigelsen. Denne løsningen kan virke noe tilfeldig. Nemnda kan heller ikke se noen grunn til at selskapene ikke kan innføre rutiner hvor de informerer om denne retten også i forhold til avkortning etter BAL § 7, men mener altså at det ikke er hjemmel for å anvende FAL § 4-14 i denne situasjonen. Skadelidte ble truffet av en bil idet han skulle krysse veien i et gangfelt. Skadelidte hadde plikt til å stoppe for å sjekke for trafikk, og at utkjøringen med sykkel i veien også ville komme helt overraskende på en passerende bil. Man må alltid regne med at det kan komme en bil bak den som krysser først, og det er i dette tilfellet spørsmål om syklisten er mer enn lite å laste, ikke om grov uaktsomhet. Krevs derfor ikke sterkt klanderverdig atferd, men en uaktsomhet som overstiger en mer unnskyldelig misforståelse av trafikksituasjonen.

Vedlegg 1

AKN-2178	Fører	Gjensidige	1/3	1/3	Skadelidte prøvekjørtte en motorsykel og kjørte ut av veien i en venstresving. Hastigheten er omstridt, men denne var for høy inn i svingen. Han var ukjent med motorsykkelen – burde kjørt mye saktere, og i alle fall ikke drevet kappkjøring og forbi kjøring. Han har tatt en helt unødvendig risiko. Stor risiko for trafikkskader ved kjøring med motorsykel i høy hastighet inn i en sving.
AKN-2171	Fotgjenger	Vesta	100 %	50 %	Skadelidte løp ut i veibanen foran den bilen han ble påkjørt av, uten å stoppe for å sjekke trafikken innenfor bussen. Risikoen for å bli påkjørt i en slik situasjon fremstår som markert, og kan sammenlignes med situasjonen i Rt. 1975 s. 264.
AKN-2170	Passasjer	Sparebank1	100 %	100 %	Tidligere BAL § 7 tredje ledd bokstav b
AKN-2118	Betjente maskin	Gjensidige	50 %	50 %	Erfaren og profesjonell kornbonde, visste at han betjente maskinen på en ulovlig måte. Kjente risikoen, kunne unngått skaden ved å stanse maskinen. Avkortningen etter BAL § 7 skal i tillegg med grov uaktsomhet være strengere enn avkortningen etter FAL § 13-9 fordi skyldkravet her er lavere. På den annen side er beløpet under BAL langt høyere enn beløpet under ulykkesforsikringen, og en avkortning vil derfor ramme skadelidte hardere, jfr. AKN-1710, hvor nemnda med dette som utgangspunkt benytter samme prosent i forhold til begge bestemmelsene.
AKN-2102	Fører	Vesta	100 %	100 %	Avkortning i promillesaker er gjennomgående streng. BAL § 7 tredje ledd litra b. ”Særlige grunner” – i rettspraksis er dette forstått slik at de særlige grunnene må gjelde skadelidtes tilslutning til eller deltagelse i kjøringen, men også etterfølgende omstendigheter kan tillegges betydning.
AKN-2088	Fører	Gjensidige	100 %	-----	Nemnda kan ikke ta standpunkt til regress etter BAL § 7 når beløpet er ukjent.
AKN-2070	Fotgjenger	If	1/3	1/3	Sikrede løp inn mellom bil og henger for å sikre at hengeren var låst. Skadelidte erkjente at fører ikke kunne klandres og at han ikke burde handlet slik han gjorde uten å gi føreren beskjed slik at han ventet med å starte bilen. Skadelidte var klar over at bilen var i ferd med å starte, og risikoen for å bli truffet av tilhengeren var derfor synlig og påregnelig. Ville vært enkelt å varsle føreren

## Vedlegg 1

AKN-2069	Følgjenger		50 %	0 %	<p>dersom han var redd for at hengeren ikke var tilstrekkelig låst fast. Refleksbevegelse for å sikre at alt var i orden.</p> <p>Reklamasjon etter BAL er ikke underlagt FAL § 13-13.</p> <p>Aktsomhetskravet under FAL § 13-9 strengere enn etter BAL § 7, slik at det må aksepteres at selskapet bruker noe mer tid på å vurdere forholdet til FAL.</p> <p>Skadelidte var mer enn litt beruset, med manglende kontroll over sine bevegelser. Rimelig klart at drosjen ikke kunne komme videre uten å rygge. Person som står stille på en parkeringsplass må kunne regne med at han ikke blir påkjørt av en bil, må kunne regne med at sjåfør sikrer seg mot at noen står i veien. Sjåføren burde vært mer aktsom da han visste at skadelidte var mer enn bare litt beruset og med liten kropps kontroll.</p>
AKN-2068	Fører (Kollisjon med annen bil)	If	1/3	0 %	<p>På grunn av risikoen for trafikkskader legges det normalt en streng aktsomhetsnorm til grunn ved bilkjøring. Forbikjøring i seg selv er ikke grovt uaktsomt, men slik kjøring krever stor grad av påpasselighet for å være sikker på at det ikke kommer biler i mot. En feilbedømmelse kan også være unnskyldelig og dermed lite å laste vedkommende.</p>
AKN-2066	Fører	If	100 %	100 %	<p>Skadelidte, som fører av bil, kom utenfor veibanen med høyre hjulsett og mistet kontrollen over bilen.</p>
AKN-2055	Fører	Vesta	1/3	Avkortet med kr 50.000,- (ca 10 %)	<p>I forhold til Bal § 7 er skyldkravet mer enn lite å laste. Avkortning etter BAL § 7 har i henhold til rettspraksis og nyere nemndspraksis ligget noe høyere enn etter FAL § 13-9</p> <p>Fører av motorsykkel var uoppmerksom og kjørte ut av veibanen i en høyrekurve. Skadelidte har vedtatt forelegg for forholdet.</p> <p>Avkortning etter BAL § 7 krever en lavere skyldgrad enn avkortning etter FAL § 4-9. En utbetaling under kasko- og reiseforsikringen kan derfor ikke være bindende i forhold til spørsmålet om erstatning etter BAL. Selskapet har derfor ikke tapt adgangen til å avkorte.</p>

# Vedlegg 1

AKN-2044	Fotgjenger: rulleskøyter  SE: Oslo Tingrett TOSLO- 2002-7813	Gjensidige	50 %	0 % Ikke akseptert	På grunn av risikoen for trafikkskader legges det en streng aktsomhetsnorm til grunn ved kjøring av motorsykkel. Hadde en passasjer på sykkelen som tilsa øket forsiktighet og konsentrasjon.  Forsikrede som sto på rulleskøyter på venstre side av veibanen kolliderte med møtende bil i en skarp uoversiktlig sving.  Forsikrede vedtok påtaleunntakelse for overtredelse av vegtrafikkloven § 31. Ulykken inntraff i et friluftsområde. Brukere av rulleskøyter må betraktes som fotgjengere og derfor skal befinne seg på venstre side av veien. Biler med sakte fart skal normalt kunne stanse når de ser en fotgjenger på rulleskøyter 10 meter foran bilen og med en hastighet på 15 km/t
AKN-2040	Fotgjenger	If	1/3	0 %	Fotgjenger påkjørt av motorvogn. Natt, dårlig sikt, alkoholpåvirket, mørke klær, lite synlig, ikke refleks. Dette var ikke tilstrekkelig til å si at han var mer enn lite å laste såfremt han går langs veien på en normal måte.
AKN-2031	Passasjer i bil	Vesta	100 %	50 %	BAL § 7 tredje ledd litra b Kombinasjonen av manglende sertifikat og inntak av alkohol skaper en markert økning i risikoen for trafikkskader, og dette burde skadelidte være klar over.
AKN-1976	Fører	Gjensidige	100 %	100 %	Utforkjøring i forbindelse med at sikrede prøvde å kjøre fra en innhentende politibil fordi han kjørte uten gyldig førerkort. Bred vei og gode kjøreforhold, utforkjøringen skjedd i inngangen til en slak venstresving; kan tale for at risikoen var begrenset. Men fartsoverskridelsen skjedd i en situasjon hvor skadelidte var opptatt av å flykte fra en politibil. Det antas da at oppmerksomheten var rettet like mye mot bilen bak som selve kjøringen. Slik kjøring innebærer betydelig risiko for trafikkskader. Kjøringen var ”ukontrollert og farlig”. Veien var sterkt trafikkert.
AKN-1970	Fører	If	2/3	20 %	Utforkjøring, fører uten bilbelte opptatt av barn i baksetet. Moren hadde en rekke andre handlingsalternativer for å sikre sønnen enn det alternativet hun valgte. Men nemnda har en viss forståelse for at en mor intuitivt reagerer på den aktuelle måten for å sikre et barn på 5 år.

Vedlegg 1

						En fart på 60 km/t krever en helt annen grad av oppmerksomhet for å unngå trafikkskader enn en fart på 30 km/t.
AKN 1965	Fører	Gjensidige	100 %	100 %	100 %	Brukte ikke bilbelte. Skylden lå ene og alene hos skadelidte.
AKN 1949	Fører	Trygg Hansa	100 %	100 %	100 %	Skadelidte kjørte for fort og kom over i feilkjørebane hvor han krasjet med motgående trafikk. To ble drept.
AKN 1893	Fotgjenger	If	50 %	25 %	25 %	Skadelidte skulle krysse en gate, snublet i midtrabatten og skadet hodet når han traff en buss. Han hadde 0,7 i promille. Er mer enn lite å legges til last, men stor forskjell fra de mer typiske promilletilfellene.
AKN 1891	Fotgjenger	If	50 %	50 %	50 %	Skadelidte krysset en gate utenfor fotgjengerfelt i regn og mørke uten refleks. Promille på 2,4. Tok sosiale hensyn; eneforsørger og enkemann.
AKN-1877	Fører	Jernbane-personalets Sparebank	50 %	0 %	0 %	Kollisjon og utforkjøring etter diabetesanfall. På grunn av risikoen for anfall er det videre klart at pasienter med diabetes må utvise spesiell aktsomhet når de foretar handlinger hvor anfall kan føre til stor risiko for skader, f.eks. bilkjøring. Pasienten hadde rett før kjent at blodsukkeret var for lavt - dette taler for at han ikke burde ha kjørt.
AKN 1710	Fører	Gjensidige	50 %	30 %	30 %	Tilstrækkelige forholdsregler. Normalt nedsettes vurderingsvnen ved hypoglykemi. Dette må tas med i betraktning når han faktisk bestemte seg for å kjøre. Fører kjørte på en uoversiktlig og smal strekning, ellers gode kjøreforhold. Han rakk ikke å bremse ned når en lastebil kom i mot, og det endte med skader for føreren. Trolig ikke brukt bilbelte. Omfanget av skaden avgjørende for lav avkortningsprosent.
AKN-1544	Fører	Storebrand	Kr 30.000,-	Kr 30.000,-	Kr 30.000,-	Sikrede sovnet under kjøringen og av den grunn kjørte av veien. Han hadde med enkelte korte pauser kjørt hele natten og var trett og søvning. Nemnda anser forholdet grovt uaktsomt. Vilkårene for avkortning foreligger.
AKN-1282	Passasjer i bil	UNI Storebrand	100 %	100 %	100 %	Nemnda anser det som klart klanderverdig at skadelidte overlot kjøringen til føreren, som ikke hadde førekort for motorvogn.