

## AVKORTNING ETTER BAL § 7 PÅ BAKGRUNN AV FINANGER II-DOMMEN

Foredrag holdt av advokat Øystein Helland ved det årlige personskadeerstatningskurset for advokater i Sandefjord 10. november 2006.

Temaet for foredraget er; ”**Avkortning etter Bilansvarslovens § 7 på bakgrunn av Finanger II-dommen**”.

Etter mitt syn er formuleringen av temaet litt spesielt, i og med at Finanger II-dommen i hovedsak dreier seg om statens erstatningsansvar og forholdet mellom norsk rett og EU lovgivningen, og dette er vel ikke så veldig matnyttig for oss praktikere, som vel de fleste av oss er.

Jeg har derfor valgt å tolke temaet i den mening at henvisningen til Finanger-II dommen mer er å anse som en tidsangivelse. Med andre ord har jeg tenkt å snakke om avkortning etter BAL § 7 etter de to Finangerdommen og den lovendringen som kom som et resultat av Finanger-I dommen, og ender opp med synspunkter på hvordan rettstilstanden nå er – i den grad det er mulig å mene noe fornuftig om det.

Temaet er vanskelig, og jeg antar at flertallet av dere i likhet med meg ikke er borti problemstillingen daglig. Jeg velger derfor innledningsvis å bruke litt tid på grunnleggende kunnskap om avkortning, da jeg tror at utbyttet av denne seansen for flertallet av dere på den måten blir bedre.

Før jeg går inn på unntaksreglene, som avkortning jo er, så er det viktig å ha **hovedregelen** i bakhodet: Skadelidte har krav på full erstatning.

Denne selvfølgeligheten nevner jeg fordi jeg innimellom får inntrykk av at denne regelen er ukjent eller fortrenget for enkelte på selkapssiden.

Full erstatning er som kjent et juridisk, ikke et økonomisk begrep, og det er derfor vi er her i dag.

## HVA ER SÅ AVKORTNING?

Avkortning står vi ovenfor når forsikringsselskapet vil avslå eller redusere erstatningen på grunn av skadelidtes atferd.

Vi har da de klassiske typetilfellene der skadelidte har unnlatt å benytte bilbelte eller har kjørt med promille. Selv om altså skadelidte i utgangspunktet har krav på full erstatning, har lovgiver åpnet for at visse typer klanderverdig atferd kan føre til at skadelidte må tåle at erstatningen reduseres eller faller helt bort.

## VI KAN DELE AVKORTNING INN I TO GRUPPER

**Den ene er bortfall av erstatning som følge av en begrensning i ansvarsforsikringens dekningsområde – eller fareområde.**

I forhold til obligatorisk bilansvarsforsikring, er det kun lovgiver som gjennom en lovbestemmelse kan foreta en slik avgrensning.

Ett eksempel på en slik avgrensning er BAL § 7, fjerde ledd, bokstav b. Her er det bestemt at dersom fører av skadevoldende bil har satt seg bak rattet og kjørt selv om vedkommende måtte vite at han eller hun var ruset, så faller vedkommendes erstatningskrav mot forsikringsselskapet bort.

Det vi ser er at en handling, altså grovt uaktsom "fyllekjøring", automatisk fører til bortfall av erstatningskravet for den berusede føreren. Det eneste selskapet behøver å bevise er at føreren visste eller burde visst at han eller hun kjørte i fylla. Avkortningen kommer da som en automatisk følge av handlingen. Av den grunn er det også bare handlinger som samfunnet generelt fordømmer, slik som fyllekjøring, som er undergitt denne strenge avkortningsregelen.

Dersom den skadelidte føreren likevel mener å ha krav på erstatning, må denne sannsynliggjøre at det er særlige grunner som gjør at vedkommende likevel skal kunne få

erstatning helt eller delvis. Dette er et strengt krav, og det er i praksis svært sjelden at skadelidte har vunnet frem med dette.

**Hva er så vilkårene for å kunne avkorte etter bortfallsbestemmelsene i § 7 tredje og også fjerde ledd?**

Tredje ledd:

- skadelidte frivillig fører eller er passasjer i bil han eller hun visste var stjålet

Fjerde ledd:

- skadelidt fører visste at motorvognen ble brukt i forbindelse med kriminelle handlinger
- skadelidt fører visste at han eller hun var påvirket av alkohol

Dersom forsikrings-selskapet kan sannsynliggjøre en av disse handlingene som dere nå ser, faller retten til erstatning altså automatisk bort.

**Dette var altså bortfall av erstatning som følge av begrensning i ansvarsforsikringens ansvarsområde.**

**Den andre gruppen er avkortning på grunnlag av skadelidtes medvirkning.**

Denne regelen finner vi i BAL § 7, første ledd. Her er det ikke lagt noen begrensninger på hvilke handlinger som kan føre til avkortning, og etter Finanger sakene er dette den avkortningsregelen som i praksis er den viktigste. Dette skal jeg komme tilbake til.

Om det skal avkortes etter BAL § 7, første ledd beror på en bred helhetsvurdering.

**VURDERINGEN ER TODELT**

Først må grunnvilkårene for avkortning som følge av medvirkning vurderes.

Disse er:

- skadelidte er mer enn lite å legge til last. I henhold til rettspraksis ligger dette skyldkravet et sted mellom simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet
- det må være årsakssammenheng mellom den utviste skyld og skadefølgen

Dersom man kan si at skadelidte er mer enn lite å legge til last, og det er årsakssammenheng mellom skadelidtes uaktsomme atferd og skaden/skadefølgen, så kan man gå over til vurderingen av hvor mye erstatningen eventuelt skal avkortes.

Graden av avkortning er da gjenstand for rettens frie skjønn, og her kan hele skalaen fra 0-100 % benyttes, men retten har erfaringsmessig benyttet en grovere inndeling: 25%, en tredjedel, 50 %, to tredjedeler, 75% eller 100 %.

I vurderingen av avkortningsprosenten skal alle relevante faktorer i saken vurderes, men de viktigste, og de som kommer frem i praksis er likevel;

- Er andre involverte mer å laste for det som har skjedd enn skadelidte?
- Skadeomfanget
- Skadelidtes alder
- Skadelidtes økonomi – kan vedkommende leve et anstendig liv med skadene dersom erstatningen avkortes?
- Kravets størrelse – i avkortningsnemnda er viljen til avkortning større dersom erstatningskravet er lite.

Når dette er sagt, er det imidlertid viktig å understreke at det er forsikringsselskapet som har bevisbyrden for at vilkårene for avkortning er oppfylt, uansett om det gjelder avkortning etter medvirkningsregelen i første ledd, eller etter bortfallsreglene i tredje og fjerde ledd.

Før jeg går inn på hva som har skjedd i forhold til avkortningsspørsmålet etter Finanger-sakene, vil jeg kort oppsummere hva som var rettstilstanden før Finanger I:

Da Finanger-I ble avsagt i slutten av 2000 lød § 7 tredje ledd bokstav b slik:

*«Skadelidaren kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det, dersom han av fri vilje køyrde eller let seg køyre i den vogna som gjorde skaden endå han*

*b) visste eller måtte vita at vognføraren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (jf vegtrafikklova § 22 første leden). Særregelen her gjeld likevel ikkje i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd.»*

Situasjonen var altså at en passasjer som frivillig satt på med en beruset fører, slik som Finanger, måtte tåle full avkortning i erstatningen på grunnlag av bortfallsregelen i gamle § 7 tredje ledd bokstav b.

Samtidig hadde norske myndigheter ved inngåelsen av EØS-avtalen i 1992 forpliktet seg til og blant annet gjennomføre EUs tre første motorvogndirektiver.

I **første motorvogndirektiv** var det bestemt at hver medlemsstat skulle treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar for kjøretøyer som er hjemhørende på dens territorium, er dekket av en forsikring.

Hvilke skader som dekkes, samt forsikringsvilkårene bestemmes innen rammen av disse tiltakene.

Bestemmelsene i første motorvogndirektiv var vage. Bestemmelsene ble imidlertid presisert i annet motorvogndirektiv

EUs **annet motorvogndirektiv** stiller minstekrav til hvilke personer som skal være beskyttet, og hvilke skader som skal være dekket av den obligatoriske ansvarsforsikringen, herunder passasjerers erstatningskrav.

EUs krav til forsikringsdekningen ble videre presisert i tredje motorvogndirektiv artikkel 1:

**Tredje motorvogndirektiv** gjorde det klart at det bare er tillatt å gjøre unntak for skade på passasjer i stjålet bil under visse omstendigheter. Å gjøre unntak for erstatning for passasjerer i bil med beruset fører var ikke blant unntakene som ble tillatt.

Dette kom på spissen i Finanger-I saken, som jeg antar at en del av dere kjenner.

Saken gjaldt erstatning etter bilansvarsloven fra Finanger som ble varig skadet da bilen hun satt på med kjørte utfor veien. Både Finanger selv og sjåføren var alkoholpåvirket, og det ble lagt til grunn at Finanger måtte vite at sjåføren var alkoholpåvirket, da de hadde tilbrakt kvelden på samme fest.

Et av spørsmålene retten måtte ta stilling til var om det var motstrid mellom tidligere § 7 tredje ledd og EUs første, andre og tredje motorvogndirektiv.

Høyesteretts flertall kom til at Finnanger ikke hadde krav på erstatning etter den gang gjeldende rett, fordi erstatningen hennes skulle avkortes fullt ut etter bortfallsregelen i § 7 tredje ledd.

Finanger hadde dermed ikke krav på erstatning fra bilansvarsselskapet

Videre kom retten til at norsk lov på dette punkt var i strid med EØS retten

**BAL § 7 ble følgelig endret fra 16.06.2001.** Det ble ikke gjort endringer i første ledd, men bortfallsregelen som følge av fyllekjøring, tidligere § 7 tredje ledd bokstav b ble endret til fjerde ledd bokstav b, og fikk følgende nye ordlyd:

«Skadeliden vognfører som kørde den vogn som gjorde skaden, kan ikkje få skadebot utan at særlege grunnar er for det dersom han visste eller måtte vita at han vert påverka av alkohol eller andre døyvande råder.»

Etter denne lovendringen må altså passasjerer som sitter på med berusede førere få avkortning av erstatningen vurdert etter den mildere regelen i første ledd, medvirkningsreglen. Dette måtte i seg selv medføre en oppmykning i avkortningspraksis for denne gruppen skadelidte.

I forbindelse med lovendringen uttalte imidlertid departementet følgende:

*«Medvirkningsbegrepet omfatter som utgangspunkt mest naturlig alle de tilfeller der passasjerer visste eller burde visst at føreren var ruset, dersom rusen er årsaken til at skaden skjer.»*

Dette talar for en streng vurdering av om skadelidte er mer enn lite å legge til laste i disse tilfellene.

Videre uttalte departementet at:

*«I tilfeller der passasjerer blir skadet ved promillekjøring finner departementet det naturlig å ta utgangspunkt i annenvoterendes votum i Finanger I, der annenvoterende uttalte følgende om avkortning etter § 7 første ledd:*

*Medvirkningsregelen i første ledd må ikke benyttes til å opprettholde – helt eller i store trekk – regelen i § 7 tredje ledd bokstav b under et annet navn.»*

Ut fra en helhetsvurdering av Finangers forhold og en avveining av hennes og førerens forhold fant annenvoterende at den avkortning hun måtte tåle måtte være mindre enn 50 %, og han fant ikke grunn til å avvike lagmannsrettens vurdering der avkortningen ble satt til 30 %.

I forarbeidene bemerker departementet at det er enig i annenvoterendes generelle synspunkter, men understreker at det kan være innbyrdes forskjeller mellom promilleulykkene, og at det etter omstendighetene kan være grunn til å avkorte både mer og mindre enn det annenvoterende tok til orde for.

Avkortning for skade for passasjerer i promillekjørings-sakene må følgelig undergis en konkret vurdering.

Det er skyldgraden hos skadelidte som er utgangspunktet for om det i det hele tatt kan foretas en avkortning.

Det kan dermed tenkes tilfeller der 100 % avkortning er riktig, men det kan også tenkes tilfeller der avkortning ikke bør finne sted. Lovendringen har uansett medført at skadetilfellet og skadelidtes skyldgrad må vurderes, det er ikke lenger automatikk i 100 % avkortning.

Spørsmålet i **Finanger II saken** var om staten er erstatningsansvarlig for uriktig gjennomføring av motorvogndirektivene i forbindelse med tilslutningen til EØS-avtalen. Staten hadde forutsatt at norsk lov var i samsvar med EU-direktivene, men dette hadde både EFTA-domstolen i sin rådgivende uttalelse før Finanger I saken og Høyesterett avkreftet.

Situasjonen var da at Finanger led et tap som følge av at hun etter norsk rett ikke hadde krav på den erstatningen hun i henhold til EØS retten skulle hatt.

Høyesterett kom til at staten på visse vilkår er erstatningsansvarlig for uriktig gjennomføring av EØS-retten. Hvilke vilkår dette er, faller utenfor dagens tema.

Selve avkortningsspørsmålet ble ikke behandlet av Høyesterett i Finanger II. Tingretten hadde tidligere kommet til at 30 % avkortning var riktig.

Før saken kom opp for Høyesterett, hadde partene inngått forlik om at dersom retten kom til at Finanger hadde krav på erstatning, skulle erstatningen avkortes med 30 %. I sin



domsslutning stadfestet Høyesterett tingrettens dom i samsvar med partenes forlik.

Hva er så **rettstilstanden etter Finanger-dommene**? Er den en annen en den var tidligere?

Som følge av Finanger I ble BAL § 7 som vi har sett endret, men første ledd om medvirkning har samme ordlyd som før. Spørsmålet blir om avkortningsinstituttet likevel har gjennomgått en endring i retning av en **”snillere” praksis i favør av skadelidte?**

I forhold til passasjerer som tidligere ble rammet av tredje ledd bokstav b har vi fått et annet og videre vurderingsgrunnlag. I tillegg gis ikke lenger automatisk 100 % avkortning i disse tilfellene, men sakene må vurderes konkret etter medvirkningsregelen i første ledd.

Rettstilstanden i forhold til avkortningsspørsmålet er for øvrig etter mitt syn i høyeste grad uavklart.

Et vesentlig spørsmål er om terskelen for avkortning nå har blitt høyere?

Rett etter Finanger I dommen kunne det se ut til at det var resultatet:

Det første som skjedde var Eikeland- saken.

Eikeland-saken ble trukket 21. november 2000, 2 dager før saken skulle opp for Høyesterett.

I pressemelding fra selskapet begrunnet Storebrand/If dette bl.a. med Finnanger I som var avsagt noen få dager tidligere.

Spørsmålet i Eikeland-saken var om en 14 år gammel passasjer måtte tåle 100 % avkortning. Passasjeren satt på fanget til en annen passasjer uten bilbelte. Bilens sjåfør hadde promille. Både tingretten og lagmannsretten hadde svart nei på dette spørsmålet og tilkjent Eikeland erstatning, men forsikringsselskapet valgte likevel å anke saken inn for høyesterett.

Selskapets påstand var at Eikeland aktivt hadde bidratt til den høye farten på 160 km/t som bilen hadde da den kjørte av veien.

Høyesterett ville kun prøve spørsmålet om Eikelands plassering i bilen og manglende bilbeltebruk, ikke om hun hadde medvirket til den høye farten.

If trakk altså saken 2 dager før hovedforhandling i Høyesterett, og begrunnet dette i en pressemelding bl.a. med at HR legger listen for medvirkning noe høyere enn tidligere i norsk rettspraksis.

Verdt å merke seg var at Landsforeningen for Trafikkskadde, som var hjelpeintervenient, ikke var enig i dette, og viste til at både tingrett og lagmannsrett enstemmig hadde konkludert med at Eikeland hadde krav på uavkortet erstatning.

Ut fra dette må det antagelig kunne hevdes at Finanger i det minste førte til at selskapet vurderte medvirkningsansvaret noe mer edruelig.

### **Hvordan har så rettspraksis utviklet seg etter Finanger I og lovendringen? Hvilke trekk kan vi spore?**

For å komme på sporet av et svar på dette, vil jeg innenfor den tidsrammen jeg har kommentere de mest relevante avgjørelsene før og etter Finanger I og lovendringen.

#### **FØR FINANGER I:**

##### Rt 1997 s. 149 (Sunndal):

Passasjer omkom i ulykke. Både fører og passasjer var påvirket av alkohol. Storebrand hevdet 100 % avkortning ovenfor de etterlatte – retten kom til 50 % avkortning.

Rt 1994 s. 1461:

Skadelidte hadde ved bilulykken vært passasjer i en bil som ble kjørt av en sterkt beruset bilfører. Skadelidte og bilføreren hadde forut for ulykken vært på restaurant sammen. Regelen om bortfall av erstatning i bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b kom til anvendelse. Dissens 3-2. Flertallet la vekt på at det er selve kjøringen som er det sentrale ved vurderingen av om det foreligger særlige grunner. I denne type ulykkestilfeller vil det normalt ikke være aktuelt å tilkjenne erstatning. Mindretallet fremhevet at erstatningsspørsmålet er lagt til domstolenes skjønn, og at det vil bli foretatt en sterk og unødig begrensning i dette skjønnet, dersom man ser helt bort fra konsekvensene av ulykken også i de mer ordinære tilfelle av promillekjøring. 100 % avkortning i samsvar med påstanden fra UNI Storebrand.

Rt. 1994 s. 1440:

I forbindelse med et sykkelløp kjørte en syklist som ikke var deltager i løpet, inn i en dommerbil. Skadelidte hadde opptrådt uaktsomt og måtte tåle avkortning i eventuell erstatning med en tredjedel, i samsvar med UNI Storebrands påstand. Ved vurderingen av om avkortning skal skje, jfr. bilansvarsloven §7 første ledd, må det foretas en totalvurdering der også tredjemanns uaktsomhet får betydning.

Rt 1986 s. 543:

§7 tredje ledd, bokstav c.

Bileieren som var passasjer i egen bil, ble sterkt skadet ved trafikkulykke. Bilføreren og bileieren var begge sterkt påvirket av alkohol. Bileieren ble nektet erstatning da han visste eller måtte vite at bilføreren var påvirket. Ved vurderingen av om « serlege grunnar » i bilansvarsloven §7 tredje ledd, bokstav c, likevel tilsier erstatning, må det sentrale være skadelidtes forhold ved selve kjøringen som førte til skaden, eller med andre ord i hvilken grad han kan lastes for å ha latt seg kjøre av en alkoholpåvirket bilfører. I

dette tilfellet måtte skadelidte sies å ha medvirket så massivt til skaden at han ikke kunne få erstatning, uansett arten og omfanget av den skade som hadde rammet ham. 100 % avkortning i samsvar med selskapets påstand)

Rt 1984 s 1246 (Bilførerdommen):

Skadelidte var sammen med bilens eier passasjer i bil som ble kjørt av 19-årig pike uten førerkort. Etter utforkjøring ble skadelidte 100 % medisinsk invalid. Forsikringsselskapet gjorde forgjeves gjeldende at bileieren som var påvirket, måtte anses for å være «køyrar» og at erstatningskravet derfor måtte bortfalle, fordi skadelidte hadde latt seg kjøre til tross for at han visste eller måtte vite at «køyraren var påverka av alkohol». Dissens 3-2. - Erstatningskravet ble med hjemmel i bilansvarsloven § 7 første ledd, redusert med 50 %

Rt 1978 s 432:

En 18 år gammel gutt, A, feiret nyttårsaften sammen med bl.a. en 19 år gammel venn, B. Det ble drukket betydelige kvanta øl. Neste dag etter at de hadde vært opp ca 3 timer kjørte de en tur i B's bil. Turen endte med at B i stor fart kjørte mot et tre med den følge at A ble 100 % invalid. Blodprøve av B ca 3 timer etter kjøringen viste en promille på 1,02 i middelerverdi. Høyesterett antok at bilansvarsloven § 7 tredje ledd c ikke avskar A fra å få erstatning. Når det gjaldt spørsmålet om A «ikke visste eller måtte forstå at B var påvirket», hadde man bare B's forklaring å bygge på, og det var ikke mulig å fastslå om A's uvitenhet måtte anses uforståelig. Antatt at erstatningskravet burde reduseres med 30 % på grunn av A's uaktsomhet, jfr. § 7 første ledd. Selskapets påstand var 100 % avkortning.

Rt 1978 s 321:

Etter et selskap hvor det var drukket adskillig, ble en av gjestene, A, kjørt hjem av en annen gjest, B. Under turen ble A alvorlig skadet (100 % ervervsmessig ufør) ved at B's

bil i stor fart kolliderte med en stolpe. Blodprøve av B 1 1/2 time etter ulykken viste en promille på 2,02. A anla erstatningssak mot bilens forsikringsselskap, men selskapet ble frifunnet. Antatt at A måtte vite at føreren var påvirket, jfr. §7 tredje ledd litra c. Uttalelser om uttrykket «visste eller måtte vite». Man fant at det heller ikke forelå «særlige grunner» for allikevel å tilkjenne erstatning, jfr. §7 i.f. Det ble antatt at slike særlige grunner i første rekke måtte referere seg til omstendigheter som forelå ved kjøringens begynnelse. I hvilken utstrekning etterfølgende omstendigheter skulle kunne tillegges vekt ble det ikke tatt standpunkt til. At det skjedde skade som følge av kjøringen kunne ikke i seg selv henregnes til slike særlige grunner.

Rt 1977 s 126:

En 19 år gammel gutt som forsøkte å krysse Mosseveien i Oslo, ble påkjørt og alvorlig skadet. For å nå en buss hadde han gått eller sprunget ut i kjørebanelen uten å se seg for. Trafikkforsikringsselskapet ble frifunnet for hans erstatningskrav, da det ble antatt at skadelidte hadde medvirket til ulykken ved en høy grad av uaktsomhet, mens bilføreren ikke var å bebreide. Det forelå ikke særlige omstendigheter som kunne begrunne erstatning.

**ETTER FINANGER I:**

**Passasjer eller fotgjenger**

Rt 2005-887:

Baksetepassasjer alvorlig skadet da hun ble kastet ut av bilen i høy fart da bilen traff fjellvegg. Manglende bilbelte. Alvorlige skader, sjåførens grovt uaktsomme kjøring ansett som dominerende skadeårsak, pluss alvorlige skader hos passasjerens; Ikke grunnlag for avkortning. Vesta – anført avkortning 20 %.

HR 2006-01550-A:

Mor til mistenkt ble hengende etter politibil da hun forsøkte å åpne døren. Grov uaktsomhet hos skadelidte. 100 % avkortning.

Hålogaland RG 2005-165:

Syklist overholdt ikke vikeplikt i kryss, men det ble ikke funnet overskudd av skyld på syklistens hånd. Vesta "etter rettens skjønn" – dom på 0 %.

Borgarting LB 2003-9610:

Alkoholpåvirket fotgjenger beveget seg til fots i nordgående kjørefelt på E 18, ble påkjørt og alvorlig skadet. Gjensidige 50 %.

Hålogaland LH 2002-606:

Passasjer på lasteplan skadet da bilen kjørte utfor veien i 140 km/t. Turen var en festtur og deltakerene var beruset. Vesta 2/3 – som på 50 %.

Frostating LF-2001-803:

Skadelidte passasjer hadde forsettlig fremkalt ulykken ved å dra i rattet mot sjåførens vilje og tvang bilen over i motsatt kjørebane. Gjensidige 100 % avkortning.

Gulating – RG 2002-654:

Fotgjenger hadde plutselig gått ut i veien utenfor gangfeltet. If 25 %.

Ytre Follo RG 2004-768:

Skadelidte sto bakpå såmaskin som ble trukket av traktor – alvorlig skadet da han falt av i sving. Ikke grov uaktsomhet – Gjensidige 25-75 % - Dom på 0 %

Oslo TOSLO 2004-7813:

Skadelidt på rulleskøyter. Både skadelidte og bilfører hadde for stor fart inn i uoversiktlig sving, store skader. Gjensidige 50 % - dom på 25 %.

Indre Finnmark TINFI 2004-32231:

Kjøring i alkoholpåvirket tilstand- mulig manglende bilbelte – Spareb.1 100 % subs. 75 % - Dom 75 %

AKN 2295 – 13.06.06:

Syklist påkjørt idet han foretok en lovlig u-sving i 80-sone. Gjensidige 100 % - avgjørelse på 50 %.

AKN 2279 – 10.03.06:

Fotgjenger påvirket av alkohol krysset vei utenfor gangfelt og ble påkjørt. Gjensidige 25 %.

AKN 2271 – 10.03.06:

Syklist påkjørt da vedkommende ikke overholdt vikeplikten i uoversiktig kryss. Jernbanepersonalets 100 % - avgjørelse på 30 %.

AKN 2267 – 02.02.06:

Fotgjenger påkjørt da hun krysset gangfelt på rød mann. Vesta 100 %. Nemnda uttalte at avkortningsprosenten måtte revurderes dersom skadebeløpet ble betydelig. (Skadelidte hadde bare krevd dekket ødelagte klær og eiendeler)

AKN 2266 – 02.02.06:

Syklist overholdt ikke vikeplikten og kolliderte med søppelbil. Gjensidige 25 %.

AKN 2244 – 26.10.05:

Skadelidte løp ut i veien mellom parkerte biler for å få tak i taxi. Gjensidige 50 %.

AKN 2237 – 07.09.05:

Skadelidte krysset veien utenfor fotgjengerfelt. Skadevolder hadde vedtatt forelegg på 5000 for brudd på veitrafikkloven. Tennants 100 % - avgjørelse på 40 %.

AKN 2202 – 15.03.05:

15 år gammel syklist overholdt ikke vikeplikten og kolliderte med bil. If 100 % - avgjørelse på 0 %. Avgjørelsen er ikke akseptert av selskapet.

**Fører**RG 2002 s 1529 (Borgarting):

Bilfører omkom i trafikkulykke med 2,6 i promille. Erstatningskravet fra hans mindreårige etterlatte barn ble avkortet med 50 % både under motorvognforsikringen og førerulykkesforsikringen på grunn av passiv identifikasjon.



**Avkortningsnemnda - fører**AKN 2294 – 13.06.06:

Utforkjøring uten forklarlig grunn – Vesta 33 % - AKN 0 %

AKN 2293 – 11.06.06:

Frontkollisjon – over i feil kjørebane på bakketopp – Vesta 50 % - AKN 25 %

AKN 2288 – 10.05.06:

Frontkollisjon – over i mots. kjørebane – alkoholpåvirket – TFF  
100 % - AKN 100 %

AKN 2272 – 10.03.06:

Kappkjøring høy fart – av veien – Vesta 100 % - AKN 100 %

AKN 2254 – 12.12.05:

Mistet veigrepet i svin – ikke belte – Gjensidige 25 % - AKN 25 %

AKN 2236 – 07.05.05:

Utfør vei i slak sving – påtaleunndlatelse – Vesta 25 % - AKN 25 %

AKN 2233 – 07.09.05:

Kjørte inn i bil foran på glatt føre – If 33 % - AKN 25-10 %

AKN 2187 – 19.01.05:

Kom over i motsatt kjørebane og frontkolliderte –  
Jernbanepersonalets Forsikring. 30 % - AKN 30 %

**HVA KAN VI KONKLUDERE MED UT FRA DISSE AVGJØRELSENE:**

Det må kunne hevdes at når HR gir sin tilslutning til 30 % avkortning for beruset passasjer som sitter på med beruset fører, jf Finanger II, må det være systematisk feil å gi 25 % avkortning for manglende bilbeltebruk. Ut fra en slik tankegang må det også kunne anføres at det må være en viss proporsjonalitet i forhold til andre typer uaktsomme handlinger.

Jeg er selv usikker på om vi har nok kasuistikk fra domstolene til å kunne hevde med sikkerhet at avkortningsnivået reelt sett er på vei nedover.

Skjeler man hen til utviklingen i andre land vi gjerne sammenligner oss med, for eksempel Sverige der det ikke lenger praktiseres avkortning, taler vel imidlertid mye for at avkortning for selskapene på noe sikt vil være en tapt sak.

Når det til slutt gjelder status for de saker som omfattes av statens erstatningsansvar, har jeg fått opplyst at det er ca 30 saker der krav er medlidt mot staten relatert til tiden mellom Norges ratifisering av EØS avtalen i 1992 og lovendringen i 2001. Ingen av disse sakene står meg bekjent for retten p.t. En sak skal være forlikt på 30 %.

Når det gjelder saker relatert til skader etter lovendringen, så står det et antall saker "på vent" i påvente av resultatet av denne.

En av grunnene til at vårt tema ble bestemt på dette kurset var nok at man i våres hadde forventet at dommer i noen av disse sakene ville foreligget på dette tidspunkt.