

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-242

5.3.2025

Fremtind Forsikring AS

Bilansvar

Venstresving og forbikjøring – bal. § 8 – trafikkreglene §§ 8, 12 og 14.

Klagers personbil svingte til venstre i et veikryss. En lett motorsykkel som skulle foreta en forbikjøring, traff bilens venstre bakskjerm. Hendelsen fant sted 9.11.23 ca. kl. 21.55. Fartsgrensen på stedet var 40 km/t. I politidokumentene var kjøreforholdene beskrevet med våt, bar vei, god sikt og oppholdsvær, og at det var mørkt med belysning. Politisaken mot motorsyklisten som mistenkt ble henlagt etter bevisets stilling. Klagers ansvarsforetak erkjente fullt ansvar overfor motorsyklistens (motpartens) foretak. Klager anførte at motorsyklisten tvert imot hadde hele ansvaret siden forbikjøringen måtte anses som uaktsom i seg selv, og at klager tydelig forberedte sving til venstre og ga signal, slik at eventuell forbikjøring skulle skje til høyre for bilen, jf. trafikkreglene § 12 nr. 1 a og § 14 nr. 2. Motpartens foretak anførte at det ikke var sannsynliggjort uaktsomhet hos motorsyklisten, eller at bilen tydelig hadde forberedt venstresvingen. Vitneutsagnene tilsa at motorsyklisten hadde lagt seg ut i motgående kjørefelt før bilen begynte å krysse kjørefeltet. Etter trafikkreglene § 8 nr. 1 hadde bilen i denne situasjonen vikeplikt ved skifte av kjørefelt. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsspørsmålet etter en kollisjon mellom en lett motorsykkel og klagers personbil.

Klagers bil er tildelt hele ansvaret for kollisjonen, og hovedspørsmålet i saken er hvorvidt motorsykkelsens ansvarsforsikring skal dekke skader på klagers bil.

Sammenstøtet skjedde 9.11.23 ca. kl. 21.55 i et veikryss. Før dette kom begge kjørende på en riksvei med klagers bil først. Klager skulle svinge til venstre, krysse motgående kjørefelt og inn i en sidegate. Motorsykkelen skulle kjøre forbi i motgående kjørefelt og traff bilens venstre bakskjerm. Motorsyklisten ble kjørt til sykehus for undersøkelser.

Riksveien er en forkjøringsvei, slik at det er vikeplikt for kjøretøy som skal ut fra sidegaten i begge retninger, markert med vikepliktskilt og vikesymbol i veibanen. Langs riksveien er det sykkelfelt rett utenfor kjørefeltet i begge retninger.

Fartsgrensen var mest sannsynlig 40 km/t. Begge parter var etter det opplyste kjent på stedet.

Det foreligger ingen felles skademelding. Det er heller ikke fremlagt noen skademelding fra motorsyklisten.

Klager har fylt ut skademelding datert 12.11.24.

Klagers bil ble ført av hennes ektemann. Klager og en annen person var passasjer i bilen.

Det er fylt ut at hastigheten både da situasjonen oppsto og i kollisjonsøyeblikket var 10 km/t. Det er krysset av for at signal ble gitt med blinklys. Videre for at det var mørkt og regn, med

temperatur på ca. syv grader.

Hendelsen frem til sammenstøtet ble beskrevet slik:

Sving til venstre fra ...veien inn i S gate traff oss med en motorsykkel på nivå med venstre bakjul. Treffstedet for motorsykkelen var mellom sykkelfeltet og øya som skiller kjørefeltene på S gate.

I anmeldelse av vegtrafikkulykke datert 15.11.23 er kjøreforholdene beskrevet med våt, bar vei, god sikt og oppholdsvær, og at det var mørkt med belysning.

I den nærmere rapporteringen i anmeldelsen fremgår det bl.a. at motorsyklisten var sendt til sykehus, at det var språkproblemer i samtale med klager og fører av hennes bil, og at det var foretatt en kort samtale med et vitne. Det står bl.a. følgende:

Ambulanse kom først til stedet. De meldte på samband at fører av mc ... var bevist, og virket ok. Han ble tatt med av ambulanse til ... for nærmere undersøkelser.

Fører av enhet A ... Opplyste at han hadde hentet sin kone, ... på ... lufthavn. Derfra hadde de kjørt hjem. De bor i ...

Da han skulle svinge til venstre inn i S gate. Kjørte enhet B inn i bilen bak, på venstre side. Han hverken så eller hørte noe før det smalt, og fører av mc'en fikk over bilen, og havnet i asfalten på høyre side av bilen.

Fører av enhet A, snakket dårlig norsk, han opplyste at han kjørte buss som sin jobb. Han ble forsøkt avhørt av min makker. Men dette lot seg ikke gjennomføre grunnet språkproblemer.

Jeg forsøkte å avhøre Kona til sjåføren. Hun kjørte også buss. Hun var også svak i norsk. Men hun opplyste at mannen hadde gitt tegn med blinklyset, da de svingte til venstre inn S gate.

Vitnet ... ble forsøkt avhørt av Pob. L. Han ble sendt hjem, da han hadde vært på fotballtrening og var svært kald. Men jeg skjønnte at dette vitnet var usikker på om enhet A hadde benyttet blinklys da den svingte til venstre inn i S gate.

Slik vi på stedet forstod hendelsesforløpet var følgende. Enhet A kjørte retning nord på ...veien. Den skulle til venstre inn S gate. Det er for oss uklart om det er varslet med blinklys. Enhet B har lagt seg ut i kjørebanelen, trolig for å kjøre forbi enhet A. Videre har enhet A svingt til venstre inn i S gate, og enhet B har kjørt inn i enhet A. Treffet var bak på skjermen på enhet A, på venstre side.

Politiet foretok 28.11.23 et telefonavhør av det nevnte vitnet. Det er først en fri forklaring og deretter utdypende spørsmål:

Fri forklaring

Avhører ber vitne fortelle hva han så på ...veien torsdag kveld 09.11.23. Vitnet forteller at det begynte ved rundkjøringen som er rett bak ... Vitnet kom kjørende fra motorveien og kom til rundkjøringen ...

Vitnet kjører ca. 50-60 meter bak motorsykkelen da de kommer til ...veien. Det ligger en grå bil foran dem, vitnet tror det var en grå Peugeot. Motorsykkelen legger seg ut i venstrefeltet for å kjøre forbi, så sakker den grå Peugeot-en ned. Slik vitnet og de andre i bilen husker det, så blinket ikke bilen, men sakket ned.

Vitnet tror motorsyklisten oppfattet denne handlingen som at "han fikk lov til å kjøre forbi". Motorsyklisten hadde startet forbikjøringen da Peugeot-en plutselig svingte til venstre.

Motorsyklisten traff rett foran hjulet på bakhjulet av bilen og endte med å "fly" over bilen. Han landet ca. 4-5 meter bak fra der han traff bilen.

Fri forklaring slutt

Sondering

På spørsmål om når vitnet ble oppmerksom på Peugeot-en, svarer han at han tror den lå foran dem hele tiden. Motorsyklisten kjørte mellom Peugeot-en og vitnet. Avhører ber vitnet beskrive kjøreatferden til begge de involverte partene. Rundkjøringen hvor vitnet møtte motorsyklisten er "veldig bred". Motorsyklisten kjørte i ytterkant av rundkjøringen, slik at vitnet endte opp rett bak ham. Vitnet husker at motorsyklisten kjørte litt fortere enn dem. Det var da de kom ned på ...veien at motorsyklisten la seg ut i venstre kjørefelt. Peugeot- en så ikke vitnet så mye til, og la ikke merke til noe spesielt med den.

Hastighet

Avhører ber vitnet anslå hastigheten. Vitnet forteller at kjøretøyet han selv satt i, holdt rundt 40 km/t. Vitnet tror de andre kjøretøyene holdt omtrent samme hastighet. Motorsyklisten akselererte kanskje litt da han forsøkte å kjøre forbi, fordi vitnet husker at motorsyklisten hadde en litt høyere fart på det tidspunktet. Peugeot-en hadde ikke stoppet helt opp før den svingte, bare sakk ned på farten. Vitnet svarer bekreftende på at Peugeot-en ikke brukte blinklys før den svingte. Vitnet observerte at motorsyklisten la seg ut ganske tidlig og hadde god sikt.

På spørsmål om hvor langt unna innkjørselen til S gate Peugeot-en var da den begynte å sakke ned farten, svarer vitnet omtrent 10-20 meter før. Vitnet anslår av Peugeot-en hadde en hastighet på omtrent 20-25 km/t i det den svingte av.

Etter påkjørselen

Avhører ber vitnet fortelle mer om hendelsesforløpet etter påkjørselen. Bilen vitnet satt i stanset rett utenfor ... hvorpå alle gikk ut av bilen. De løp bort for å se hvordan det gikk med motorsyklisten. Vitnet ringte ambulansen og var i samtale med dem inntil politiet og ambulansen ankom stedet omtrent 5 minutter senere. Vitnet tror han ringte ca. kl.22.

Avhører ber vitnet fortelle hva de involverte partene gjorde etter påkjørselen. Vitnet tror det var en dame som kjørte Peugeot-en. Hun gikk ut av bilen og bort til motorsyklisten for å se hvordan han hadde det.

Motorsyklisten lå først nede på bakken da de kom bort til ham. Han lagde litt lyder som vitnet tror skyldtes smerter. Vitnet tror motorsyklisten ble "slått ut" et lite øyeblikk. Motorsyklisten satte seg etter hvert litt opp, og sa at han følte seg kald. Vitnet tror motorsyklisten fikk en ekstra jakke. Motorsyklisten fikk hjelp til å ta av seg hjelmen etter at vitnet hadde fått beskjed fra nødsentralen om at det var greit.

På spørsmål om det ble utvekslet noen ord mellom de involverte partene svarer vitnet nei. Han tror ikke det ble pratet noe om ulykken, men at kvinnen kanskje hørte med motorsyklisten om det gikk bra. På spørsmål om vitnet er sikker på om det var kvinnen som var sjåfør av Peugeot-en svarer vitnet avkreftende. Han er ikke helt sikker, men oppfattet det slik på måten hun oppførte seg. Hun var ganske stresset. Vitnet tror det var to andre menn i bilen, men at de bare ble stående og ikke gikk bort til motorsyklisten.

På spørsmål om hvem andre som var i bilen vitnet satt i, svarer han at de var 4 personer i bilen. De som satt i bilen, kom sammen med politiet frem til at vitnet var den som hadde sett mest av hendelsen. Sjåfør var ... Vitnet satt i passasjeret foran ...

Politiet avhørte motorsyklisten den 3.4.24. Han er omtalt som "mistenkte" i rapporten, hvor det bl.a. står:

Saken

Mistenkte forklarer at han den 09.11.23 kl.21:55 skulle kjøre til ... hvor han ved en rundkjøring ... havnet bak en bil. Denne kjørte han bak i sirka 600 – 700 meter på ...veien ... Bilen kjørte i sirka 30 km/t hvor det er 40-sone.

I det mistenkte hadde passerte ... så tenkte mistenkte at han vil kjøre forbi den aktuelle bilen på den rette strekningen da bilen antageligvis ville holde samme fart.

Mistenkte blinket seg da ut i venstre kjørebane. Mistenkte var da sirka 7-8 meter bak den aktuelle bilen. Mistenkte la seg ut i venstre kjørefelt og økte farten til 40 km/t.

I det mistenkte var parallelt med bilen, så svingte den over i mistenktes kjørebane og inn mot S gate. Mistenkte forklarer at bilen brukte ikke blinklys eller senket farten før han svingte.

Mistenkte så ikke at bilen svingte før han var rett bak bilen, og ikke klarte derfor ikke å stoppe for bilen og traff bakhjulet på bilen.

Mistenkte så utkjørselen før han forsøkte å kjøre forbi bilen og er ellers kjent i område. Mistenkte uttrykker at bilen ikke signaliserte hvor han skulle.

Helse

Etter ulykken forklarer mistenkte at han mest sannsynlig fikk hjernerystelse da han ikke husker så mye ifra hendelsen ...

I politidokumentene er det er rekke bilder av ulykkesstedet og involverte kjøretøy. Bl.a. viser et bilde hvor kjøretøyene havnet etter sammenstøtet, hvor det også kan ses en løs del i veibanen som trolig tilhører motorsykkelen.

Det ble ikke foretatt flere avhør av bilfører.

Saken mot motorsyklisten som mistenkt, ble henlagt etter bevisets stilling.

Klagers forsikringsforetak erkjente ansvar overfor motpartens foretak.

Klager hadde ikke kaskoforsikring, slik at hun ikke fikk dekket skade på egen bil, og hun fikk dessuten bonustap som følge av utbetaling under ansvarsforsikringen. Både klagers og motpartens foretak opprettholdt standpunktet etter argumentasjon/krav om ansvarserkjennelse fra klagers advokat.

Klager har anført at motparten måtte tildeles hele ansvaret.

Motorsyklistens forbikjøring var uansvarlig, og han opptrådte uaktsomt. Ulykken skjedde på et sted det hvor det var gule varsellinjer, og det var mørkt og dårlig sikt, noe som skjerpet aktsomhetskravet. Forbikjøringen var ikke påbegynt da bilen svingte til venstre og fører av bilen ga signal. Motorsykkelen kom i stor hastighet, og det var ikke påregnelig for klager med forbikjøring på det aktuelle stedet. Det var heller ingen grunn til å kjøre forbi. Bilen hadde alminnelig hastighet før farten ble senket. Fører brukte også blinklys i tilstrekkelig tid til at motorsykkelen kunne avbryte forbikjøringen, og han opptrådte adekvat. Det var flere momenter i vitneforklaringen, bl.a. om bruk av blinklys, som gjorde at den ikke kunne tillegges særlig vekt. Motorsyklistens forklaring om plassering parallelt med bilen, stemte heller ikke ut fra at bilen var inne i sidegaten da den ble påkjørt.

Forsikringsforetaket har anført at det var korrekt at det ikke var erkjent ansvar, og at saken var løst i tråd med gjeldende rett etter bal. § 8.

Klager har ikke sannsynliggjort at motorsyklisten forårsaket sammenstøtet ved å kjøre uaktsomt eller ved å bryte noen trafikkregler. Det fremgikk av politirapporten at det var usikkerhet om fører av bilen benyttet blinklys. Videre har vitnet i sin frie forklaring informert om at slik de husket det blinket ikke bilen, og under oppfølgingsspørsmålene bekreftet han at bilen ikke brukte blinklys før den svingte. Foretaket var uenig med klager i at vitneforklaringen var lite betryggende på grunn av at vitnet trodde det var en kvinne som kjørte bilen. Vitnet forklarte at han ikke var sikker på at kvinnen hadde kjørt, men antok dette basert på etterfølgende oppførsel fra de involverte. Forbikjøringsforsøket var ikke uaktsomt. I henhold til trafikkreglene § 12 nr. 5 bokstav d var slik forbikjøring lovlig. Videre var det i henhold til trafikkreglene § 8 nr. 1 kjørende som skulle skifte kjørefelt som hadde vikeplikt for kjørende som befant seg i feltet som krysses. Basert på vitneopplysningene i saken, hadde fører av motorsykkelen lagt seg ut før bilisten startet kryssingen av kjørefeltet. Bilisten hadde dermed ikke overholdt vikeplikten etter trafikkreglene § 8.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretakets ansvarsvurdering er i tråd med bal. § 8.

Nemnda slutter seg her til sekretariatets vurdering:

1. I klagesaken er spørsmålet nærmere bestemt om motorsykkelens ansvarsforetaks avvisning av ansvar for skade på klagers bil, er korrekt.

Utgangspunktet i bal. § 8 er at hver part bærer egen skade, med mindre det kan dokumenteres at skaden skyldes enten uaktsomhet (bokstav a), teknisk svikt (bokstav b) og/eller objektivt brudd på trafikkreglene (bokstav c). Er det slike forhold på begge parter side, så skal det foretas en ansvarsfordeling etter annet ledd i samme bestemmelse. I det videre ser vi bort fra alternativet om teknisk svikt.

Videre er det kravstiller som har bevisbyrden for sitt krav. I dette ligger det at hver av partene må sannsynliggjøre at motparten har vært uaktsom og/eller har brutt trafikkreglene, for å kunne få dekket skaden av motpartens ansvarsforetak. Klarer ingen av partene å sannsynliggjøre dette, vil man falle ned på utgangspunktet om at hver part bærer sin egen skade.

2. Sekretariatet ser først på om motorsyklisten kan ilegges ansvar ut fra alternativet i bal. § 8 bokstav c om et *objektivt brudd på trafikkreglene* som årsak til sammenstøtet.

Kollisjonen skjedde i forbindelse med at motorsykkelen skulle kjøre forbi klagers bil på venstre side i et veikryss.

Forbikjøring reguleres særlig av trafikkreglene § 12.

I utgangspunktet er det forbudt å kjøre forbi like foran eller i veikryss, jf. trafikkreglene § 12 nr. 5. Det er likevel unntak bl.a. *"når trafikken på kryssende veg er pålagt vikeplikt ved offentlig trafikkskilt"*, jf. § 12 nr. 5 bokstav d, hvilket var tilfelle her.

Etter § 12 nr. 1 skal forbikjøring i utgangspunktet skje til venstre. Unntaket som påberopes fra klager er nr. 1 bokstav a som sier at når *"forankjørende svinger til venstre eller tydelig forbereder slik sving, skal forbikjøring skje til høyre"*. Dette kan ses i sammenheng med § 14 nr. 2 som bl.a. sier at det ved *"svinging ... skal det til veiledning for annen trafikanter gis tegn"*.

Ut fra forklaringene i saken, kan vi ikke se at det er sannsynliggjort at klagers bil tydelig forberedte venstresvingen før motorsyklisten hadde lagt seg ut i motgående kjørebane for forbikjøring. Ut fra vitneforklaringen hadde motorsyklisten startet forbikjøringen da bilen "plutselig svingte til venstre". Det er usikkert om bilens blinklys ble brukt, klager anfører at bilens strøm og blinklys ble avslått av brannmann, men uansett er det slik vi ser det ikke sannsynliggjort at blinklys ble satt på i tide så motorsykkelen kunne innrette seg.

Den *frie* vitneforklaringen om forholdet, fra passasjer i forsetet på bilen bak motorsykkelen, er slik:

Motorsykkelen legger seg ut i venstrefeltet for å kjøre forbi, så sakker den grå Peugeot-en ned. Slik vitnet og de andre i bilen husker det, så blinket ikke bilen, men sakket ned.

Vitnet tror motorsyklisten oppfattet denne handlingen som at "han fikk lov til å kjøre forbi". Motorsyklisten hadde startet forbikjøringen da Peugeot-en plutselig svingte til venstre.

Sekretariatet kan ikke se at dette tilsier at den aktuelle unntaksregelen fra å kjøre forbi på venstre side kommer til anvendelse her, hvor motorsyklisten ifølge vitneforklaringen hadde lagt seg ut før bilen sakket farten, og hadde startet forbikjøringen da bilen plutselig svingte til venstre.

Vi tilføyer at det er den venstresvingende som etter praksis har bevisbyrden for at det ble gitt signal i god tid, jf. nemndsavgjørelse FinKN 2023-748, hvor nemndas flertall bl.a. uttalte:

Flertallet forstår partene slik at det er enighet om at A. varslet, men uenighet om når. A. har forklart at hun satt på blinklys da hun begynte å bremse i forkant av svingen. B. har forklart at A. ikke sjekket speilet, og blinket omtrent samtidig som avsvingingen til venstre fant sted.

Den som foretar avsvinging har bevisbyrden for at det ble gitt signal i god tid, se FinKN 2017-007. Begrunnelsen er at det har formodningen mot seg at noen velger å foreta forbikjøring på venstre side av bilen foran såfremt denne gir tydelig tegn til å svinge til venstre. Den som svinger til venstre avviker fra sitt ordinære kjøremønster, og har mulighet til å varsle at vedkommende svinger.

Videre ble det i nemndsavgjørelsen lagt til grunn at forklaring fra vitner med relasjon til en part ikke hadde særlig bevisverdi:

Partene har ikke fylt ut felles skademelding. Et nøytralt vitne har forklart til politiet at han observerte kollisjonen, men ikke situasjonen på forhånd. Vitnet hadde hørt fra B. at "hun så blinklyset, men at det ble blinket for sent til å reagere", men kunne ikke selv bekrefte om det var blitt brukt blinklys. I politiavhør hevder derimot passasjer på B.s motorsykel at han "så et blink, og så svingte bilen rett inn, i retning parkeringsplassen". Dette vitnet har imidlertid en relasjon til motparten, og forklaringen kan derfor ikke tillegges særlig bevisverdi.

Flertallet kan ut fra dette ikke se at det er tilstrekkelig bevist at A. blinket i god nok tid til at B. kunne innrette seg etter varselet.

Resultatet bør bli det samme her, hvor det bare er bilfører selv og passasjerer som anfører at blinklys ble satt på i god tid.

Etter dette finner vi det ikke sannsynliggjort at klagers bil ble kjørt på en slik måte at motorsyklisten etter trafikkreglene ikke hadde lov til å kjøre forbi på venstre side.

Øvrige anførsler tilknyttet forbikjøringen tas i pkt. 3 om uaktsomhet.

3. Det neste spørsmålet er om motorsyklisten kan ilegges ansvar ut fra alternativet i bal. § 8 bokstav a som omhandler *uaktsomhet* som årsak til sammenstøtet.

Det er på det rene at det var lovlig å kjøre forbi på stedet ut fra trafikkreglene. Vi forstår det slik at begge parter var kjente på stedet.

Klager har vist til en rekke forhold som det anføres gir grunnlag for uaktsomhet fra motorsyklistens side. Uaktsomhetsvurderingen må tas som en samlet helhetsvurdering, men vi vil i det følgende kort kommentere klagers anførsler.

En del av anførslene er gjennomgått ovenfor i pkt. 2, herunder anførslene om at forbikjøringen ikke var påbegynt da bilen svingte til venstre og at fører av bilen ga signal i god tid. Sekretariatet kom til at dette ikke er sannsynliggjort.

Videre er det anført at ulykken skjedde på et sted det var gule varsellinjer, og det var mørkt og dårlig sikt, hvilket skjerper aktsomhetskravet.

Sekretariatet bemerker at forbikjøringen var på en lang rett strekning som ut fra bilder på Google Maps var på et sted det ser ut til å være god oversikt. I politirapporten er kjøreforholdene beskrevet som våt, bar vei, god sikt og oppholdsvær, og at det var mørkt med belysning.

Angående gule varsellinjer, jf. skiltforskriften § 22, 1022 Varsellinje, så angir slike linjer at "sikten fremover er for kort til vanlig forbikjøring". Sekretariatet kan for så vidt være enig i at dette skjerper aktsomheten for mulig møtende trafikk. Imidlertid var stedet oversiktlig og det er ikke denne faren som manifesterte seg, men derimot at forankjørende bil svingte til venstre, jf. for så vidt Rt-1995-668 og den fremlagte tingrettsdommen.

Klager har også anført at motorsykkelen kom i stor hastighet. Sekretariatet kan ikke se at dette er sannsynliggjort. Det er ikke fremlagt tekniske bevis og dette er heller ikke i samsvar med vitneuttalelsen som indikerer vanlig fart på motorsykkelen.

Videre har klager anført at bilen senket farten før avsvingen, jf. også vitneforklaringen, og at det ikke var noen rimelig grunn for motorsyklisten til å tolke dette som noe annet enn at bilen skulle svinge.

Sekretariatet er for så vidt enig i at en reduksjon av farten før et kryss, kan medføre en skjerpet aktsomhet for den som vil kjøre forbi. Imidlertid er de nærmere forholdene for usikre til at vi finner at det er sannsynliggjort at motorsyklisten burde ha tatt i betraktning at bilen kunne svinge, og i så fall om han ville ha tid til å kunne innrette seg.

Det påhviler kjørende en streng aktsomhetsnorm både generelt, jf. vegtrafikkloven § 3, og ved en forbikjøring spesielt. Likevel er sekretariatet etter en samlet vurdering, under noe tvil, kommet til at klager ikke har sannsynliggjort uaktsomhet fra motorsyklisten som en årsak til sammenstøtet.

Fra nemndas tidligere praksis kan det utover allerede nevnte avgjørelser vises til FinKN 2021-266, 2021-165 og 2022-358, hvor venstresvingende (foretak) ble gitt medhold, 2024-602 (hver part måtte bære egen skade) og 2024-508, hvor venstresvingende ble gitt medhold.

3. Ut fra dette blir konklusjonen på vår vurdering at det ikke foreligger ansvar for motorsyklistens foretak for sammenstøtet etter bal. § 8 første ledd.

4. Sekretariatet bemerker "subsidiært" at dersom en likevel skulle komme til ansvar for motorsyklisten pga. uaktsomhet, så skal det foretas en ansvarsfordeling etter bal. § 8 annet ledd hvis det også er ansvar på bilens side.

Ifølge trafikkreglene § 8 nr. 1 har den som skifter kjørefelt vikeplikt for kjørende som befinner seg i det felt det skal kjøres inn i eller som først må krysses, jf. Rt-1995-668 og f.eks. FinKN 2021-266.

Ut fra faktum som er lagt til grunn ovenfor, om at motorsyklisten var etablert i motgående kjørefelt for forbikjøring før bilen svingte til venstre, så har bilen brutt vikeplikten og kan pålegges ansvar for et objektivt

brudd på en trafikkregel.

Forholdet har også sider til uaktsomhet: For det første ved at det tilligger fører av bil som skal svinge til venstre å gi tegn i god tid. For det annet at fører bør sjekke speil og dødsvinkel før svingen påbegynnes nettopp med tanke på forbikjøring og overholdelse av eventuell vikeplikt.

Klager anfører at det var upåregnelig med en forbikjøring. Selv om det kanskje ikke er vanlig, så er sekretariatet ikke enig at det var upåregnelig med forbikjøring på dette stedet, både ut fra den lange rette strekningen og at det er lovlig med forbikjøring fordi det er forkjørsvei.

Etter bal. § 8 annet ledd skal eventuell avgjørelse om ansvarsfordeling "*retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles*". Sekretariatet bemerker kort at etter vår vurdering så vil klager i hvert fall måtte bære 50 % av ansvaret ut fra det faktum vi har lagt til grunn med den "subsidiære korreksjonen" at også motorsyklisten utviste en liten grad av uaktsomhet.

5. Konklusjonen blir etter dette at klager ikke gis medhold, jf. pkt. 2 og 3.

Klager var uenig i sekretariatets vurdering, og ønsket saken fremlagt for nemnda. Det ble særlig lagt vekt på motpartens anførte uaktsomhet.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Fanny Helle (forbrukerrepresentant).