

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2022-494

8.6.2022

Tryg Forsikring NUF

Bilansvar

Regresskrav etter en bilulykke – høy hastighet/forbikjøring – bal. § 12.

Klager var fører av en drosje som kjørte på E139 den 28.9.21. På strekningen kjørte han forbi en lastebil og fortsatte ca. 100 m før han i en slak høyrekurve fikk skrens og traff to biler i motgående kjørefelt. Klager sendte inn skademelding 10.11.21, og selskapet erkjente ansvar for skadene overfor motpartenes selskap. Under videre utredningen av saken hos selskapet ble det innhentet en video av hendelsen som viste kollisjonen og deler av forløpet til denne. Den aktuelle videoen ble oversendt til Rekon for analyse, som estimerte at klagers kjøretøy holdt en hastighet på 95 km/t +/- 2 til 3 km/t på ulykkestidspunktet, mens fartsgrensen på stedet var 70 km/t. På denne bakgrunn mente selskapet at klager hadde opptrådt grovt uaktsomt og krevde kr 119 855 i regress med hjemmel i bal. § 12. Klager bestred at det var grunnlag for regress og viste til at hastigheten i seg selv ikke tilsa at det var tale om grov uaktsomhet, samt at det ikke kunne utelukkes teknisk svikt ved bilen som årsak til ulykken. Nemnda kom til at selskapet kunne kreve regress av klager som følge av grov uaktsomhet, men at regresskravet skulle settes ned til kr 75 000.

SELSKAPETS REGRESS: kr 119 855

Saksfremstilling

Saken gjelder selskapets regresskrav etter en bilulykke og spørsmålet om det kan kreve kr 119 855 i regress av en samlet utbetaling på kr 239 711 under henvisning til at klager grovt uaktsomt har forårsaket ulykken.

Drosjebilen var på skadetidspunktet omfattet av en ansvarsforsikring i selskapet. Forsikringstaker var buss/transportelskapet hvor klager var ansatt. Klager kjørte den aktuelle drosjen på E139 den 28.9.21. På strekningen kjørte klager forbi en lastebil og fortsatte ca. 100 m før han i en slak høyrekurve fikk skrens og traff to biler i motgående kjørefelt.

Selskapet fikk melding om hendelsen fra motpartens forsikringsselskap den 28.9.21. Klager ble deretter orientert og bedt om å sende inn skademelding. Politidokumentene i saken ble mottatt av selskapet 6.10.21. Politiet var også i besittelse av en video av hendelsen filmet av et dashbordkamera i lastebilen som kjørte bak klager da ulykken inntraff. Videoen viste bl.a. at klager hadde kjørt forbi den nevnte lastebilen før han kjørte videre inn i en høyresving, fikk skrens og kom over i motsatt kjørefelt.

Klager sendte inn skademelding 10.11.21. I skademeldingsskjemaet oppga klager at han hadde kjørt i 70 km/t, møtt en bil, brukt bremsene og fått vannplaning slik at han kom over i motsatt kjørebane og traff kjøretøyet i motsatt kjøreretning i siden.

På bakgrunn av mottatt dokumentasjon, erkjente selskapet ansvar for skadene ovenfor motpartenes selskap, og klager ble orientert om ansvarserkjennelsen den 17.11.21. I den forbindelse innhentet selskapet originalvideoen fra lastebilen som viste bilulykken og deler av

forløpet til denne. Den aktuelle videoen ble oversendt til Rekon, som estimerte at klagers kjøretøy holdt en hastighet på 95 km/t +/- 2 til 3 km/t på ulykkestidspunktet.

Ved tingrettens kjennelse av 19.10.21 ble klagers førerkort midlertidig beslaglagt til og med 28.12.21. Fra rettens begrunnelse hitsettes:

Siktede har forklart at han etter en forbikjøring bremsset i en høyrekurve og plutselig mistet kontrollen på bilen, og med et uhell kom over i motgående kjørebane. At ulykken oppstod var ikke en følge av at han kjørte hensynsløst og han erkjenner ikke straffeskyld for uaktsom kjøring.

Retten mener at det er skjellig grunn til mistanke for at siktede den 28. september 2021 i M... i ... kjørte personbil uten å være tilstrekkelig hensynsfull, aktpågivende og varsom i det han kom over i møtende kjørefelt og kjørte inn i en to motgående personbiler. Retten viser til anmeldelse inntatt i dok 02,01, egenrapport fra dashcam-opptak inntatt i dok 05,01 og dashcam-opptak som er oversendt tingretten, samt illustrasjonsmappe fra ulykkesstedet inntatt i dok 09,01. Retten viser videre til siktades forklaring om at han mistet kontroll på bilen når bremsset i en høyrekurve, rett etter en forbikjøring. Siktede har ingen forklaring på hvorfor han plutselig mistet kontrollen på eget kjøretøy og hva som skjedde med bilen, men mener hendelsen var et uhell. Retten legger vekt på at ulykken skjedde på den andre kjøreturen siktede hadde denne dagen i jobbsammenheng, og siktede var godt kjent med veistrekningen hvor kollisjonen fant sted. At det plutselig skulle ha oppstått en tekniske feil ved bilen støttes ikke av sakens øvrige dokumenter eller opplysninger gitt av siktede om hvordan ulykken oppstod. Av anmeldelsen fremgår det at det var våt og bar vei, samt godt sikt og opphold på ulykkesstedet, kjøreforholdene fremstår derfor å ha vært gode under kjøringen. Det er på det rene at kryssingen over i det motgående kjørefeltet medførte ulykken. Retten finner på denne bakgrunn det overveiende sannsynlig at siktede kjørte uaktsomt på tid og sted som fremgår av siktelsen og dette medførte ulykken som oppstod.

...

Tingretten legger i forholdsmessighetsvurderingen særlig vekt på den alvorlige ulykken som oppstod når siktede kom over i motgående kjørefelt og viser til at to biler anses å være totalskadet, samt at to personer trengte øyeblikkelig medisinsk hjelp. Hensett farten som siktede selv anslår og som er opplyst i anmeldelsen å være skiltet til 70 Km/t kunne hendelsen fått fatale følger. Etter rettens syn er de foreliggende bevis mot siktede sterke, men viser til at det ikke foreligger politiavhør av siktede i saken.

Den 21.12.21 ble klager informert om at selskapet ville kreve regress for utbetalingene under kjøretøyets ansvarsforsikring med hjemmel i bal. § 12. Som begrunnelse ble det vist til hastighetsberegningen fra Rekon, og at disse beregningene viste at klager hadde holdt for høy hastighet inn i svingen:

Slik vi forstår opplysningene skjedde hendelsen ved at du som fører kommer over i motgående kjørefelt og kolliderer med 2 biler som kommer i motgående felt. Politiets dokumenter i saken er gjennomgått. Det fremgår av disse at du kjører forbi en lastebil rett før kurven mot høyre. Vi har og mottatt fra politiet video fra dashcamera fra lastebilen. Fartsgrensen på stedet er 70 km t, vi har fått beregnet hastighet i forbikjøringen til 95 kmt som er en vesentlig overtredelse av fartsgrensen. Av videoen fremgår det at det ikke blir bremsset på vei inn mot kurven før bil mister kontrollen. Det fremkommer både av politirapporten og videoen at vegbanen er våt, men det er ikke noen vannansamling i hjulsporene. Av saken fremgår det da at du som fører har hatt alt for høy fart etter forholdene som gjør at du mister kontroll over kjøretøyet og da forårsaker kollisjon med motgående kjøretøy med store materielle skader.

Hva sier vilkårene

Vegtrafikklovgivningen sier at fører av kjøretøy er pålagt en streng aktsomhetsplikt. Årsaken til dette er at et kjøretøy i bevegelse har et stort farepotensiale.

I forsikringens vilkår står det: Har sikrede forsettlig fremkalt forsikringstilfellet, er selskapet ikke ansvarlig. Har sikrede ved grov uaktsomhet fremkalt forsikringstilfellet, kan selskapets ansvar settes ned eller falle bort. Se forsikringsavtaleloven § 4-9 for mer informasjon.

Vår vurdering av hendelsen

Kjøring med alt for stor hastighet i forhold til forholdene ansees som grovt uaktsomt. Selskapet kan i henhold til forsikringsavtaleloven §4-9 redusere erstatningen. Krav om tilbakebetaling av våre kostnader hjemles i

bilansvarsloven §12 (utbetaling fra ansvarsforsikringen) og skadeerstatningsloven §4-3 jfr §4-2 (utbetaling fra kaskoforsikringen).

Selskapets avgjørelse ble påklaget 17.1.22. Det ble i hovedsak anført at det ikke var tilstrekkelige holdepunkter for å fastslå at ulykken skyldtes grov uaktsomhet fra klagers side.

Den 24.1.22 besluttet tingretten å ikke forlenge beslagsperioden, og klagers førerkort ble tilbakelevert. I sin vurdering la retten bl.a. vekt på at:

Siktete har forklart at uhellet skyldtes at bilen "låste seg".

Retten bemerker at den er enig med forsvarer i at dashcamvideo fra lastebilen siktete kjørte forbi før kollisjonen, viser at siktete hadde lagt seg tilbake i sitt kjørefelt før den svake høyrekurven, og var kommet gjennom kurven, fremdeles i sitt kjørefelt, før kollisjonen deretter skjedde, som følge av at han hadde kommet over i motgående kjørefelt. På denne bakgrunn framstår det derfor i utgangspunktet uforklart hvorfor siktete kom over i motgående kjørefelt og forårsaket kollisjon. Årsaken kan selvsagt være uaktsomhet fra siktetes side, men den kan også være plutselig inntruffet teknisk svikt ved bilen. Forsvarer har pekt på at bilde nr. 18 av 21 i illustrasjonsmappen viser at venstre forhjul er punktert. Punkteringen kan selvsagt skyldes kollisjonen, men det er også en mulighet for at den skjedde umiddelbart før og derfor påvirket muligheten til å manøvrere bilen. Det sier seg selv at opphoggingen av bilen påvirker muligheten til å få verifisert anførselen om teknisk svikt.

Bevisenes styrke er av betydning ved forholdsmessighetsvurderingen. Siktete er drosjesjåfør, et yrke han ikke kan utøve uten førerkort. Samlet sett er retten kommet til at fortsatt førerkortbeslag vil være uforholdsmessig, og politiets begjæring tas ikke til følge.

Selskapet fastholdt regresskravet 27.1.22.

I selskapets tilsvaer til Finansklagenemnda fulgte en utvidet rapport fra Rekon med en analyse av videoen fra dashbordkameraet til lastebilen som kjørte bak klagers kjøretøy. Her ble det konkludert ned at hastigheten mest sannsynlig var den utløsende faktoren til at bilen fikk skrens. Fra rapporten datert 23.2.22 hitsettes:

Oppdrag

Analyser ulykken for å beregne hastigheten Caddyen hadde da den gjorde en forbikjøring i forkant av uhellet.

...

6. Beregninger

...

Vi ser det nevnt i grunnmaterialet at føreren mener det har skjedd noe med bilen som forårsaket skrensen. Det blir vanskelig å ta stilling til dette da vi ikke har håndfaste bevis på feil med bilen. Vi kan derfor ikke utelate at det har skjedd noe med bilen, men beregningene viser at Caddyen har hatt en hastighet inn mot svingen i området hvor bilen vil miste grepet mot underlaget slik at en skrens kan oppstå. Bilens bevegelser er også naturlige i forhold til skrens med påfølgende kontraskrens og indikerer ingen feil med bilen.

Vi klarer heller ikke å se at bremselysene blir tent før bilen er i skrens. Vi legger derfor til grunn at føreren ikke har bremsset inn mot svingen.

7. Konklusjon

Caddyen har hatt en hastighet på mellom 89,6 km/h og 95,6 km/h da den kjørte inn i høyre kjørefelt etter å ha passert lastebilen. Beregningene viser at det er svært sannsynlig at Caddyen har kjørt for fort i svingen i forhold til grepet under de rådende forhold. Derfor er hastigheten mest sannsynlig utløsende faktor for at bilen fikk skrens.

Klager innga ytterligere kommentarer i saken og påpekte at det fremstod som at lastebilen i motgående retning lå feilplassert i veibanen, og at klager skal ha foretatt en unnamanøver eller reflekshandling som følge av den møtende lastebilen. I tillegg ble det anført at Recon i sine beregninger ikke hadde hensyntatt tverfall på skadestedet.

Selskapet innhentet en tilleggsrapport fra Rekon som hensyntok de nye anførselene. Rekons konklusjon var imidlertid fortsatt at hastigheten var utløsende årsak for skrensen til klagers kjøretøy:

1. Oppdrag

Måle tverrfall på skadestedet og gjøre beregninger basert på nye data.

4. Beregninger

Opprinnelig rapport tok utgangspunkt i at det ikke var noe tverrfall i svingen hvor Caddyen fikk problemer. Etter befaring av skadestedet er det klart at svingen er anlagt med tverrfall. På grunn av spordannelse i veibanen var det noe varierende helling, men snittet på målingene lå mellom 7 og 8 % helling. En beregning med dette som utgangspunkt gir følgende resultat:

...

Idet føreren styrer bilen ut mot midten av veibanen igjen, for så å styre mer til høyre igjen vil bilen kjøre en mindre kurveradius enn det svingen opprinnelig har. Dette er helt klassisk for en bil som kommer inn i en sving i for høy hastighet. Fører prøvde da å kutte svingen ved først å legge bilen inn mot hvitstripen i begynnelsen av svingen, for så å skulle drifte mot gulstripen mot slutten av svingen. Her ser imidlertid føreren at han møter en bil som hindrer hans mulighet til å drifte ut mot gulstripen. Føreren reagerer da med å svinge mer til høyre. Dette medfører at svingen bilen prøver å ta overstiger grepet bilen har mot underlaget og skrensen oppstår. Skrensen kan derfor oppstå i den beregnede hastigheten som Caddyen hadde.

I klagen til Finansklagenemnda fra adv. ... påpekes det at hendelsen mest sannsynlig skyldes en reflekshandling fra føreren av Caddyen, for å unngå å kolliderer med lastebilen som kommer i mot, da denne er delvis over midtstreken.

I illustrasjon 6 ser vi at lysene til lastebilen skimtes ved den røde pilen. Så her må føreren av Caddyen ha vært oppmerksom på lastebilen en liten stund, da man ser lenger inn i svingen fra posisjonen til Caddyen. Allikevel ser vi verken her eller lengre frem i videoen at Caddyen bremser, noe som ville vært svært naturlig dersom føreren oppdager at det kommer en lastebil over i hans kjørefelt.

...

I det bilene møtes er det helt tydelig at lastebilen er midt i sitt kjørefelt.

På dette grunnlag finner vi ingen grunn til å revurdere konklusjonen i opprinnelig rapport om at hastigheten er utløsende årsak for skrensen til Caddyen.

...

Klager har avvist regresskravet og anført at ulykken ikke skyldes grov uaktsomhet. Klager arbeidet som drosjesjåfør på det tidspunktet ulykken skjedde og kjører den aktuelle strekningen daglig. Ulykken skjedde etter en 60-sone hvor klager lå bak en lastebil som kjørte relativt sakte. Rett etter overgangen til 70-sone valgte klager derfor å foreta en forbikjøring. Forbikjøringen ble foretatt på en oversiktlig rett strekning på anslagsvis 500 m hvor forbikjøring er tillatt – og det er en slak motbakke i den retning klager kjørte. Forbikjøring på denne strekningen må således anses som forsvarlig.

Den aktuelle lastebilen klager kjørte forbi hadde et dashbordkamera som filmet drosjebilen fra den hadde passert og frem til ulykken. Videoen viser at forbikjøringen avsluttes minst 100 m før svingen uten at det kommer trafikk imot. Av politidokumentene fremgår det videre at det var asfalt, våt bar vegbane, god sikt, opphold og plussgrader. På slutten av den første svingen får klager likevel problemer og ender over i motsatt kjørebane hvor den treffer to møtende biler. Under politiavhør har klager bl.a. gitt uttrykk for at han fikk problemer med styringen, og bilder fra ulykkesstedet viser at begge framdekkene på bilen har punktert. Politiet undersøkte imidlertid ikke bilen for mulig teknisk svikt eller mangler, og den ble levert til opphugging allerede 3.11.21. Av denne grunn er det ikke mulig å si hvorvidt punkteringen er et resultat av sammenstøtet, og det kan ikke utelukkes teknisk svikt som årsak til ulykken. Det er tale om en eldre bil hvor svikt ved

styring, hjuloppheng mv. kan forekomme. At teknisk svikt kan være årsaken underbygges av klagers forklaring om at han fikk plutselige styringsproblemer.

Hastigheten i seg selv tilsier heller ikke at det foreligger grov uaktsomhet, og i alle tilfelle må den grove uaktsomheten være hovedårsaken til ulykken. Det forhold at videoen ikke viser bremselys før svingen, kan ikke tillegges vekt, da man automatisk vil redusere farten før svingen ved å slippe gasspedalen ettersom veien ligger i en slak stigning. Den aktuelle strekningen var også tidligere en 80-sone, og i en normalsituasjon under slike føreforhold ville det ikke være vanskelig å gjennomføre svingen i en langt høyere hastighet enn tillatt siden kurven er ganske moderat. Farten er dessuten under grensen for tap av førerretten ved fartsoverskridelse, jf. Tapsforsikringen § 2-2, og bør analogt med siste ledd i denne bestemmelsen vurderes mildere.

Videre har klager vist til at politiet har henlagt straffesaken for overtredelse av veitrl. § 3 etter bevisets stilling hvor skyldkravet er simpel uaktsomhet. Tingretten konkluderte på samme måte i kjennelse av 24.1.22 at det ikke kan utelukkes teknisk svikt som hovedårsak til ulykken og tilbakeleverte førerkortet. Ut fra videoen ser det for øvrig ut til at den møtende lastebilen "kuttet svingen" og la seg delvis over den gule delelinjen og inn i motgående kjørefelt. Det synes således å være en helt adekvat refleksjonsreaksjon fra klagers side å legge seg litt ut mot høyre for å få tilstrekkelig avstand til lastebilen – og slik manøver er ikke grov uaktsom, jf. bl.a. FinKN 2020-848.

Samlet sett synes hovedårsaken til ulykken å være plutselige ytre forhold og ikke grov uaktsomhet – enten ved at den møtende lastebilen var feilplassert og fremprovoserte en rask unnamanøver eller teknisk svikt (eventuelt begge deler). Det må også hensyntas at klager har vært i kontakt med Rekon da det i deres beregninger ikke er hensyntatt dosering/tverrfall i svingen, noe som igjen påvirker de beregninger som er gjort. Rekon har i sin rapport lagt til grunn at klager hadde en hastighet på mellom 89,6 og 95,6 km/t mens han kjørte inn i høyre kjørefelt etter å ha passert lastebilen. Det er da fortsatt ca. 100 m igjen, og veien har en slak stigning. Selv uten bruk av bremsene vil det derfor skje en reduksjon av farten slik at bilen må anses for å ha hatt en hastighet på mindre enn 89,6 km/t da den kom inn i svingen. Dermed vil farten ligge under det som fører til at bilen mister veigrepet.

Selskapet har fastholdt at klager har opptrådt grovt uaktsomt etter bal. § 12 første ledd bokstav a. Det er utbetalt kr 239 711 under ansvarsforsikringen til kjøretøyet, og selskapet har krevd kr 119 855 i regress. Fartsgrensen på stedet hvor ulykken inntraff er 70 km/t. Rekon har konkludert med at klager holdt en hastighet på 89,6–95,6 km/t da han kjørte inn i svingen. Det vil si at fartsoverskridelsen på vei inn mot svingen var 19,6–25,6 km/t. Hastigheten på det tidspunkt situasjonen oppstod var dermed betydelig høyere enn fartsgrensen.

Nemnda har i en rekke saker lagt til grunn at det foreligger grov uaktsomhet dersom føreren mister kontroll over bilen under kjøring med en hastighet betydelig over fartsgrensen, jf. bl.a. AKN 1934, AKN 1740, AKN 1733 og AKN 1645. At klager mistet kontroll over kjøretøyet med en hastighet på 19,6–25,6 km/t over fartsgrensen tilsier således alene at klager har kjørt grovt uaktsomt, jf. nemndspraksis. Det er videre skjerpende at fartsoverskridelsen skjer i en sving, uten at klager har avpasset hastigheten, jf. vegtrafikkloven §§ 6 og 3. Rekon har konkludert med at fartsoverskridelsen sannsynligvis utløste skrensen, som igjen ledet til at klager kom over i motsatt kjørefelt, og at trafikkulykken inntraff. Det forhold at klager fikk skrens indikerer også at han kjørte uforsvarlig fort inn i svingen.

Etter selskapets oppfatning er det videre årsakssammenheng mellom klagers grovt uaktsomme kjøring og skaden på motpartenes kjøretøy, herunder at trafikkulykken inntraff. Det er ikke sannsynlig at punkteringene inntraff før sammenstøtet. Punkteringene fremstår som en direkte konsekvens av frontkollisjonen. Rekon har konkludert med at det er svært sannsynlig at klager har

kjørt for fort i svingen i forhold til grepet under de rådende forhold, og at hastigheten derfor mest sannsynlig er utløsende faktor for at bilen fikk skrens. Klager har heller ikke fremlagt bevis som tilsier at punktering eller annen teknisk svikt inntraff og forårsaket trafikkuhellet.

Sakkyndigrapporten må således tillegges betydelig vekt ved vurderingen, jf. nemndspraksis.

Endelig har selskapet anført at varslingsbestemmelsen i fal. § 4-14 ikke får analogisk anvendelse for selskapets regresskrav etter bal. § 12. Verken ordlyden, forarbeidene eller rimelighetsbetraktninger kan sies å hjemle en slik reklamasjonsplikt for selskapet. Etter selskapets oppfatning er det heller ikke grunnlag for lemping av kravet etter skl. § 5-2.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet har krav på regress på 50 % av kr 239 711 fra bilfører etter bal. § 12 bokstav a for grov uaktsom kjøring.

Finansklagenemnda Skades flertall, Trine-Lise Wilhelmsen og Hege Sundby, bemerker:

Flertallet slutter seg her til sekretariatets vurdering:

Varslingsbestemmelsen i forsikringsavtaleloven (fal.) § 4-14

Sekretariatet vil først vurdere om varslingsregelen i fal. § 4-14 kommer til anvendelse i anledning selskapets regresskrav. Bestemmelsen lyder slik:

Hvis selskapet vil gjøre gjeldende at det etter en av reglene i dette kapitlet er helt eller delvis fri for ansvar eller har rett til å si opp forsikringen, skal det gi forsikringstakeren eller sikrede skriftlig beskjed om sitt standpunkt. Beskjeden skal gis uten ugrunnet opphold etter at selskapet ble kjent med det forhold som medfører at regelen kan anvendes. I denne forbindelse skal selskapet også gi orientering om adgangen til å benytte utenrettslige tvisteløsningsordninger, eventuelt om andre muligheter for å få prøvd saken utenfor domstolene.

Forsømmer selskapet å gi slik beskjed, mister det retten til å påberope seg forholdet.

Finansklagenemnda Skade har i flere saker lagt til grunn at denne bestemmelsen også gjelder regresskrav etter bal. § 12, jf. eksempelvis FinKN 2017-791 og 2020-33. I sistnevnte sak uttalte nemnda at:

Fal. § 4-14 gjelder avslag etter reglene i fal. kap. 4 og har ingen henvisning til bal. Bal. har på sin side i § 19 en generell henvisning til fal., og denne henvisningen har i nemndspraksis gitt grunnlag for analogisk anvendelse av fal. § 4-14 på regresskrav etter bal. § 12, jf. oppsummeringen i AKN-2167. Mange av disse sakene er imidlertid avgjort under dissens, og nemndas flertall i AKN-2167 peker på at tolkningen er tvilsom. Fal. § 4-14 er imidlertid rettet mot sikrede eller forsikringstaker, og vil derfor evt. gjelde analogisk i forhold til forsikrede og sikrede etter bal.

Sekretariatet legger til grunn at regresskravet knyttet til selskapets utlegg under ansvarsforsikringen er rettet mot klager som fører av bilen. Basert på foreliggende nemndspraksis mener vi således at fal. § 4-14 må få analogisk anvendelse på disse utleggene, idet klager omfattes av den personkrets som denne bestemmelsen er ment å verne om. Det følger også av forsikringsvilkårene pkt. 1.1 at når ansvarsforsikringen er tegnet, gjelder den til fordel for "enhver rettmessig bruker/fører av motorvognen." Sekretariatet er derfor av den oppfatning at klager er å anse som sikret under nevnte forsikring fordi han kjørte bilen på vegne av forsikringstaker i egenskap av å være drosjesjåfør.

Etter fal. § 4-14 skal selskapet gi sikrede skriftlig beskjed om sitt "standpunkt". Bestemmelsen stiller ikke selv noen krav til innholdet i begrunnelsen for avslaget. Langvarig nemndspraksis, med henvisning til Ot.prp nr 49 (1988-1989) s. 71-72, har lagt til grunn at avslaget må begrunnes på en slik måte at sikrede får tilstrekkelig informasjon til at han forstår hvilke innsigelser selskapet vil påberope seg og dermed hva hans klage til nemndene kan angå, jf. bl.a. FinKN 2018-136.

Sekretariatet legger til grunn at selskapets brev av 21.12.21 oppfyller kravet i fal. § 4-14 første ledd, første punktum om at det må "gi sikrede skriftlig beskjed om sitt standpunkt", da det er opplyst at selskapet krever regress med kr 119 855, jf. bal. § 12 (utbetaling under ansvarsforsikringen). Videre er det vist til at klager har utvist grov uaktsomhet ved at han som fører har hatt altfor høy fart etter forholdene, og mistet

kontrollen over bilen. Dette forårsaket kollisjon med motgående kjøretøy som fikk store materielle skader. Det er også informert om klagemulighetene, slik at kravet i fal. § 4-14 første ledd, tredje punktum er oppfylt.

Spørsmålet blir så om regresskravet ble sendt "uten ugrunnet opphold" etter at selskapet "ble kjent med" det forhold som er grunnlaget for regresskravet, jf. § 4-14 første ledd annet punktum. Ifølge Rt. 2013 s. 1235 begynner tidsfristen å løpe når selskapet har kvalifisert mistanke om disse forholdene. I FinKN 2021-360 uttalte nemnda følgende vedrørende varslingsfristen i fal. § 4-14:

Nemndspraksis har gjennomgående akseptert en total saksbehandlingstid på to–tre måneder fra mottak av skademelding, til avslaget foreligger, se eksempelvis FinKN 2017-525. Lenger saksbehandlingstid kan aksepteres hvis det er kontinuerlig aktivitet i saken og de undersøkelsene som foretas må regnes som nødvendige for å avklare avslagsgrunnen nære. Derimot godtas ikke ubegrunnede opphold i saksbehandlingen, jf. FinKN 2018-631 og 2018-577 (begge med 2 ½ måned opphold uten begrunnelse).

Selskapet fikk melding om forholdet 28.9.21, og regresskravet ble sendt til klager i underkant av tre måneder senere den 21.12.21. Ifølge selskapet ble klager orientert om forholdet etter meldingen fra motpartens forsikringsselskap, og bedt om å sende inn skademelding. Selskapet ba også om politidokumentene, og mottok disse 6.10.21. Det er sekretariatets vurdering at selskapet måtte kunne innhente politidokumentene i saken før det tok stilling til om det var grunnlag for regresskrav etter bal. § 12. Vi må derfor legge til grunn at selskapet først etter at det mottok politidokumentene og video av hendelsen ble kjent med det forhold som gjorde at det kunne kreve regress. Skademeldingsskjema ble så mottatt 10.11.21, og fra dette tidspunkt gikk litt over en måned før regresskravet ble sendt. Avgjørende for selskapets regressadgang blir således om dette kan anses for å være "uten ugrunnet opphold".

Fristens lengde beskrives ikke nærmere i lovens bestemmelse, men i forarbeidene NOU 1987:24 s. 104 er det uttalt at:

Selskapet må få en rimelig, kort tid til å vurdere om det vil påberope seg et forutsetningsbrudd som det er blitt kjent med.

Sekretariatet har vært noe i tvil med hensyn til om selskapet har oppfylt fristen siden det gikk over to måneder fra selskapet mottok politidokumentene til selskapet sendte varsel om regress. Sekretariatet er likevel ut fra en samlet vurdering av den oppfatning at regresskravet ble sendt "uten ugrunnet opphold".

I vurderingen har vi sett hen til at det var nødvendig å innhente politidokumentene, og at selskapets samlede saksbehandlingstid var litt under tre måneder. Det synes også å ha vært aktivitet i saken fra selskapets side i perioden etter det mottok politidokumentene 6.10.21. Selskapet innhentet bl.a. originalvideoen fra lastebilen som viste ulykken, og oversendte denne til Rekon for å beregne hastigheten til bilen da den foretok forbikjøringen i forkant av uhellet. Videre mottok selskapet skademeldingsskjemaet først 10.11.21. Tidsbruken fra selskapet mottok politidokumentene og frem til mottatt skademelding må etter vår oppfatning være klagers egen risiko sml. bl.a. FinKN 2020-70. Dette betyr at reell saksbehandlingstid i selskapet etter kvalifisert mistanke er ca. 1,5 måneder. Isolert sett må en slik tidsbruk aksepteres i den type sak som det her dreier seg om ref. nemndspraksis over.

Basert på ovennevnte har sekretariatet kommet til at vilkårene i fal. § 4-14 er oppfylt.

Krav om regress etter bal. § 12 bokstav a – grov uaktsomhet?

Spørsmålet i saken er om selskapet har anledning til å kreve kr 119 855 i regress for de utlegg det har hatt under ansvarsforsikringen.

En regressadgang etter bal. § 12 første ledd bokstav a forutsetter at bilfører har forvoldt skaden med grov uaktsomhet. Bestemmelsen lyder slik:

Den summen som ein trygdar lyt reide ut for ei trygda motorvogn etter lova her, kan han krevje att hjå den som eig eller bruker vogna eller var med i henne og som

a) gjorde skaden med vilje eller i grov aktløyse,

Høyesterett har i dom inntatt i Rt. 1989 s. 1318 angitt et generelt utgangspunkt for aktsomhetsvurderingen;

For at et oppførsel skal kunne karakteriseres som grovt uaktsom, må den etter mitt syn representere et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt

klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.

Spørsmålet blir så om kollisjonen og skadene var forårsaket av grov uaktsomhet fra klager sin side. Etter fast praksis er det selskapet som har bevisbyrden for at klager opptrådte grovt uaktsomt, og for at det er årsakssammenheng mellom den grove uaktsomheten og skaden. På grunn av den store risikoen for trafikkskader legges det generelt sett en streng aktsomhetsnorm til grunn ved bilkjøring.

Klager har opplyst i skademeldingen at han hadde kjørt i 70 km/t, møtt en bil, brukt bremsene og fått vannplaning slik at han kom over i motsatt kjørebane og traff kjøretøyet i motsatt kjøreretning. Til politiet har klager videre forklart at han kjører denne strekningen til jobb nesten hver dag, og at det regnet tidlig samme morgen. Det er også opplyst at han kjørte forbi en lastebil som kjørte 45 km/t der fartsgrensen er 70 km/t. Han kjørte så normalt videre før bilen etter en stund "låste seg" slik at han kom over i motsatt kjørefelt. På spørsmål om fart og egen kjøring har klager forklart at han egentlig forsøkte å senke farten, og at farten var 65 km/t, men at bilen låste seg idet han kom til svingen. På vegne av klager er det videre hevdet at bilder fra ulykkesstedet viser at begge framdekkene på bilen har punktert, og at det ikke kan utelukkes teknisk svikt eller mangler ved bilen som årsak til ulykken. Ut fra videoen ser det også ut til at den møtende lastebilen "kuttet svingen" og la seg delvis over den gule delelinjen og inn i motgående kjørefelt – slik at det var en fornuftig reflekshandling av klager å legge seg litt mer ut mot høyre for å få avstand til lastebilen. I tillegg er det vist til at Recon ikke har hensyntatt dosering/tverrfall i svingen ved beregning av farten, samt at politiet har henlagt straffesaken for overtredelse av veitrl. § 3 etter bevisets stilling.

Basert på foreliggende saksdokumenter, herunder politidokumentene med forklaring fra klager, vitner, bilder og video fra hendelsen, er det sekretariatets oppfatning at kollisjonen mest sannsynlig fant sted som følge av grov uaktsom kjøring. Sekretariatet kan vanskelig se at det aktuelle ville ha skjedd dersom klager hadde tilpasset sin fart etter forholdene, dvs. ut fra det samlede trafikkbilde og skiltanvisningen. Fartsgrensen på stedet der trafikkulykken inntraff var 70 km/t. Recon har konkludert med at klager holdt en hastighet på 89,6–95,6 km/t da han kjørte inn i svingen der trafikkulykken inntraff. Det vil si at fartsoverskridelsen på vei inn mot svingen var 19,6–25,6 km/t. Hastigheten på det tidspunkt situasjonen oppstod var dermed en del høyere enn fartsgrensen på stedet, og det synes å være enighet om at klager ikke brukte bremsen på vei inn mot kurven før bilen mistet kontrollen. Videre fremkommer det både av politirapporten og videoen at vegbanen er våt, men det er ikke noen vannansamling i hjulsporene. Recon har også i sin tilleggsrapport av 22.3.22 hensyntatt tverrfall i svingen og uttalt at det finner ingen grunn til å "revurdere konklusjonen i opprinnelig rapport om at hastigheten er utløsende årsak for skansen til Caddyen".

Nemnda har i en rekke saker lagt til grunn at det foreligger grov uaktsomhet dersom føreren mister kontroll over bilen under kjøring med en hastighet betydelig over fartsgrensen, jf. bl.a. AKN 2429 og FinKN 2014-139. I sistnevnte avgjørelse hadde sikredes bil holdt en hastighet på minst 120 km/t ved en forbikjøring, på vei inn i en 60-sone og venstresving. Bilen kjørte av veien og det ble skader for kr 383 771. Nemnda kom til at klager hadde opptrådt grovt uaktsomt, og at selskapets regresskrav måtte aksepteres. Fra uttalelsen hitsettes:

I politiets åstedrapport er det antatt at trafikkuhellet skyldtes for høy hastighet i forhold til veistrekningen og kjøretøyets antatte bevegelse i forbindelse med forbikjøring rett forut for en venstrekurve. Klager har erkjent å ha hatt en hastighet på minst 120 km/t i en 60 sone og ved inngangen til en kurve. Risikoen for en trafikkulykke i en slik situasjon er markert og måtte fremstå som åpenbar også for klager. Nemnda mener dette må regnes som grovt uaktsomt.

Selv om fartsoverskridelsen er lavere i foreliggende sak, er vi av den oppfatning at klagers kjøremåte må anses som grovt uaktsom. Slik vi forstår det er ikke forbikjøringen i seg selv utløsende årsak til ulykken i dette tilfellet, men ut fra saksdokumentene må vi legge til grunn at bilen holdt en fart som var langt over fartsgrensen, og at klager på grunn av farten ikke klarte å holde kjøretøyet på veien i svingen. Videre tilkommer at klager var yrkessjåfør, noe som tilsier at aktsomhetsnormen skjerpes sammenlignet med en bilfører med mindre erfaring. Dette er også påpekt av tingretten som bl.a. uttalte at:

Siktede har ingen forklaring på hvorfor han plutselig mistet kontrollen på eget kjøretøy og hva som skjedde med bilen, men mener hendelsen var et uhell. Retten legger vekt på at ulykken skjedde på den andre kjøreturen siktede hadde denne dagen i jobbsammenheng, og siktede var godt kjent med veistrekningen hvor kollisjonen fant sted.

Sett hen til ovennevnte, det store skadepotensiale ved kjøring i høy hastighet og det forhold at det ikke er sannsynliggjort en annen alternativ årsak til uellet, er sekretariatet kommet til at påkjørselen og skadene oppsto som følge av grov uaktsomhet fra klagers side. Vi har merket oss at tingretten i sin kjennelse av

24.1.22 har uttalt at årsaken til ulykken også kan være "plutselig inntruffet teknisk svikt ved bilen". Selv om tingretten ikke synes å utelukke teknisk svikt som medvirkende årsak, er sekretariatet av den oppfatning at klagers kjøring er grovt uaktsomt. Anførlene om teknisk svikt eller mangler som førte til at bilen "låste seg" er ikke nærmere dokumentert, og dette fremstår heller ikke som sannsynlig hovedårsak ut fra den vurdering som er gjort av Rekon i rapport av 23.2.22:

Vi ser det nevnt i grunnmaterialet at føreren mener det har skjedd noe med bilen som forårsaket skrensen. Det blir vanskelig å ta stilling til dette da vi ikke har håndfaste bevis på feil med bilen. Vi kan derfor ikke utelate at det har skjedd noe med bilen, men beregningene viser at Caddyen har hatt en hastighet inn mot svingen i området hvor bilen vil miste grepet mot underlaget slik at en skrens kan oppstå. Bilens bevegelser er også naturlige i forhold til skrens med påfølgende kontraskrens og indikerer ingen feil med bilen.

Denne vurderingen er opprettholdt i senere uttalelse av 22.3.22 hvor det ble gjort nye beregninger av farten hensyntatt tverrfall på skadestedet. Vedrørende skrensen som oppstod er det bemerkt følgende:

Idet føreren styrer bilen ut mot midten av veibanen igjen, for så å styre mer til høyre igjen vil bilen kjøre en mindre kurveradius enn det svingen opprinnelig har. Dette er helt klassisk for en bil som kommer inn i en sving i for høy hastighet. Fører prøvde da å kutte svingen ved først å legge bilen inn mot hvitstripa i begynnelsen av svingen, for så å skulle drifte mot gulstripa mot slutten av svingen. Her ser imidlertid føreren at han møter en bil som hindrer hans mulighet til å drifte ut mot gulstripa. Føreren reagerer da med å svinge mer til høyre. Dette medfører at svingen bilen prøver å ta overstiger grepet bilen har mot underlaget og skrensen oppstår. Skrensen kan derfor oppstå i den beregnede hastigheten som Caddyen hadde.

Finansklagenemnda besitter ikke tilstrekkelig bilteknisk kompetanse til å overprøve Rekons konklusjoner, og har således heller ikke forutsetninger for å vurdere anførsler om at bilens framdekk kan ha punktert forut for ulykken. Vi kan heller ikke se at det foreligger opplysninger som gjør det rimelig å trekke rapportene i tvil eller at det er holdepunkter for at lastebilen som kom imot lå over den hvite sperrelinjen slik at klager foretok en forsvarlig unnamanøver forut for ulykken.

Basert på en samlet helhetsvurdering må sekretariatet følgelig legge til grunn at dersom klager hadde vært tilstrekkelig aktsom og kjørt i henhold til fartsgrensen, ville skrensen ikke oppstått. Konsekvensen av klagers grovt uaktsomme kjøring var at det oppstod en alvorlig ulykke der klager kom over i motgående kjørefelt, noe som igjen førte til totalskade på to motgående biler, hvorav også to personer trengte øyeblikkelig medisinsk hjelp. Hensett til farten kunne hendelsen fått fatale følger.

Ut fra ovennevnte mener vi således at klagers kjøring var grov uaktsom, og at det var dette som var årsaken til skadene som ble påført ved kollisjonen. Selskapet kan derfor kreve regress for sine utlegg jf. bal. § 12 første ledd bokstav a.

Regresskravets størrelse

Selskapet har krevd regress med kr 119 855 som utgjør 50 % av utleggene på kr 239 711.

Det følger av bal. § 12 tredje ledd siste punktum og skl. § 5-2 at erstatningsansvaret kan lempes når det bl.a. under hensyn til skadens størrelse, den ansvarliges økonomiske bæreevne, skyldforhold og forholdene ellers finner at ansvaret virker urimelig tyngende for den ansvarlige.

I tingrettens kjennelse av 19.10.21 fremgår det at klager var 42 år på skadetidspunktet, arbeidet som drosjesjåfør, og at han har familie og barn. Utover dette har sekretariatet ikke opplysninger om klagers økonomiske situasjon, og dette synes heller ikke kommentert/berørt i klagen til Finansklagenemnda.

Vedrørende nemndspraksis for regresskrav etter skl. § 4-2, jf. § 4-3 og bal. § 12 bokstav a, kan det vises til FinKN 2021-959 hvor bilfører kolliderte fordi han kjørte på rødt lys. I denne saken aksepterte ikke Nemnda 100 % regress, men 30 % som utgjorde kr 37 482. Videre har nemnda i sak med referanse AKN 2429 som gjaldt utforkjøring ved fartsoverskridelse (100 km/t i 60-sone) konkludert med at kr 20 000 var passende (17 % av skadebeløpet). I FinKN 2014-139 (nevnt over) aksepterte Nemnda selskapets regresskrav på kr 100 000 etter en utforkjøring. Dette utgjorde 26 % av skadebeløpet.

Praksis viser altså at nemnda har akseptert avkortning og regresskrav i en størrelsesorden på opp mot 30 %. Sekretariatet antar likevel at man i vurderingen av regresskravets størrelse ikke utelukkende kan se på hva dette utgjør i prosent, men at man også må ta en vurdering av beløpets størrelse i kroner. Det er videre lite praksis på regresskrav så store som kr 120 000.

Ved vurderingen av regresskravets størrelse vil sekretariatet påpeke at vi ikke har vært i tvil om at skadehendelsen oppsto som følge av grov uaktsom kjøring, og at det forelå et klart handlingsalternativ ved at klager skulle ha redusert bilens hastighet. I tillegg er klager yrkessjåfør, og burde kunne kjøre etter trafikkreglene. Skadebeløpet i denne saken er imidlertid høyt, noe som tilsier en viss forsiktighet med regresssatsen. Et regresskrav på 50 % av skadebeløpet ligger prosentvis utenfor ovennevnte praksis. Også beløpsmessig er kravet høyt. På bakgrunn av en skjønnsmessig helhetsvurdering har sekretariatet derfor kommet til at regresskravet bør reduseres fra kr 119 855 til kr 75 000, jf. skl. § 5-2.

Selskapet har etter dette rett til å kreve regress av klager med kr 75 000, jf. bal. § 12 bokstav a.

Sekretariatet legger imidlertid til grunn at selskapet setter opp en fornuftig nedbetalingsplan tilpasset klagers økonomiske situasjon dersom han ønsker det.

Etter dette har vi kommet til at klager må få delvis medhold i klagen, og vi ber selskapet ta vår vurdering til følge.

Selskapet anfører at fal. § 4-14 ikke er anvendelig på regresskrav mot skadevolder etter bal. § 12. Flertallet peker på at anvendelsen av fal. § 4-14 på regresskrav etter bal. § 12 er omstridt, men at nemnda har fast praksis for at dersom en lovbestemmelse er tolket i favør av klager i flere saker, skal denne tolkningen videreføres selv om man finner tolkningen tvilsom. Den praktiserte tolkningen av fal. § 4-14 må derfor videreføres.

Nemndas mindretall, Lars Enger Barnholdt, bemerker:

Mindretallet bemerker at fal. § 4-14 ikke er anvendelig ved regresskrav etter bal. § 12. Det er ikke rettskildemessig støtte for en slik tolkning i verken lovens ordlyd, forarbeider eller andre rettskildefaktorer, herunder retts- og nemndspraksis knyttet til bestemmelsens anvendelse ved avkortning etter bal. § 7. Mindretallet er for øvrig enig med flertallet.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Klager gis delvis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Lars Enger Barnholdt (selskapsrepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).