

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2023-73

31.1.2023

If Skadeforsikring NUF

Motorvogn

Fremprovosert skrens – 50 % avkortning – fal. § 4-9 annet ledd.

Sikredes bil ble påført større skader under et sammenstøt med en annen bil som stod parkert. Sikrede hadde i forkant av uhellet "burnet" og sladdet inne på et industriområde. Sikrede hadde deretter kjørt ut på veien og mistet kontroll over bilen i en sving. Selskapet hyret Rekon til å analysere uhellet. Rekon konkluderte med at sikrede hadde gjort et kraftig gasspådrag mens bilen sikkerhetssystemer var avslått, slik at det var oppstått skrens. Selskapet avkortet erstatningen under kaskoforsikringen med kr 348 000 (50 %) på grunn av grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd. Sikrede bestred at det var adgang til å avkorte erstatningen, og anførte blant annet at uhellet skyldtes glatte veier. Nemnda kom til at sikredes kjøring var grovt uaktsom og at en avkortning på 50 % måtte aksepteres.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 348 000 (50 % avkortning)

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning under motorvognforsikringen og spørsmålet om selskapet kan avkorte erstatningen med 50 % pga. grov uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 4-9 annet ledd.

Sikredes bil ble 11.6.22 ved sammenstøt med en parkert bil påført skader taksert til kr 695 277. Politiets anmeldelse av trafikkuhellet inneholdt følgende beskrivelse:

Enhet A, med fører (sikrede) burnet og kjørte i sirkler og sladdet inne på industriområdet på en åpen plass. Han slo av endel av bilens støttesystemer i forbindelse med burningen. Han kjørte så ut på vegen som går gjennom industrifeltet, og nordover til det første vegkrysset, før han snudde og kjørte sørover. Han sier selv han kjørte mellom 60 og 70 km/t. Det er tettbebygd område og 50 sone på stedet. Det var våt asfalt og han mistet kontroll på bilen. Han kjørte over venstre kjørefelt, videre over en gressflekk, så en grusplass og kræsjet inn i enhet B. Enhet B stod stille under kollisjonen. Bileier (motparten) var på vei til å sette seg inn i bilen, sammen med sønnen sin. Det satt to kamerater av sønnen i baksetet. Bileier og sønnen ble stående ute og stod å så på kjøringen til enhet A fordi de var så oppgitte over kjøringen. (Motparten) var sint på fører av enhet A fordi han kjørte som en idiot. Like i forkant av ulykken hadde de fire tilknyttet enhet B stått ute på plassen der kollisjonen skjedde og lagt brostein. Det var altså flaks at ikke ulykken skjedde tidligere.

Sikrede opplyste i skademeldingen til selskapet datert 16.6.22 at han holdt en hastighet på 60 km/t da situasjonen oppsto, og "60 eller mindre" i kollisjonsøyeblikket. Sikrede forklarte videre hendelsen slik:

Kjørte helt vanlig og ansvarsfullt mot en sving. Følte jeg kjørte forsvarlig mtp. forholdende. Fikk vannplaning ut av svingen. Dette førte til at jeg mistet kontroll og hoppet ut på grasset med bilen. Prøvde og sving og bremse, men vi var på vått grass og ingenting virket. Endte med kollidering i kjøretøy B som sto parkert rett utenfor grassområde på brostein. Brostein er heller ikke mye grep når det regner.

Sikrede ble 17.6.22 siktet for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3. Tingretten avsa 8.7.22 kjennelse i sak om begjæring om fortsatt beslag av førerkort. Tingretten aksepterte

begjæringen om midlertidig tilbakekall av førerretten og fortsatt beslag av førerkortet.

Sikrede anket saken videre til lagmannsretten, som avsa kjennelse 10.8.22. Anken ble ikke tatt til følge:

Lagmannsretten finner det mer sannsynlig at siktede har forholdt seg som beskrevet i siktelsen enn at han ikke har gjort det, og viser til tingrettens vurdering. Det tilføyes at vitnet (motparten), jf. dok. 02,01, som over et tidsrom observerte kjøringen beskrev denne som «galmannskjøring» og at siktede umiddelbart før ulykken inntraff holdt "et veldig tempo". Siktede opplyste på stedet at han holdt en hastighet mellom 60 og 70 km/t.

...

Siktede har forklart at han deaktiverte bilens støttesystem i forbindelse med sladdingen. Kjøring i høy fart på våt vei representerte forhøyet trafikkrisiko. Konsekvensene av å miste kontrollen over bilen ble alvorlig, men kunne lett blitt fatal.

Beslagstiden ble redusert til 15.10.22.

Selskapet engasjerte Rekon DA til å analysere ulykken.

Rekon la til grunn følgende grunnlagsmateriale og hendelsesforløp:

1. Politidokumentene i saken med fotomappe.
2. Skademelding fra føreren av BMWen, datert 11.06.22.
3. Befaring og oppmåling av skadested med fører av bilen den 07.06.22.
4. Besiktigelse av BMWen 07.06.22.
5. Crash-data fra bilen, hentet ut med BOSCH CDR

...

Ut fra grunnlagsmaterialet legges følgende hendelsesforløp til grunn:

Føreren kom kjørende i sørgående retning på (adresse). Da han kom rundt høyresvingen før (adresse) mistet han kontrollen over bilen og skrenset ut på venstre side av veien. Ved siden av veien sto det parkert en Toyota Rav4 som BMWen traff i bakpart med sitt frontparti.

Rekon konkluderte i sin rapport datert 15.8.22 med at:

Føreren har gjort et kraftig gasspådrag når bilens sikkerhetssystemer var avslått slik at det har oppstått en skrens. Føreren mistet så kontrollen og kjørte ut på venstre side av veien. BMWen har hatt en hastighet på 76 km/h da føreren mistet kontroll over bilen.

Selskapet besluttet 23.8.22 å avkorte erstatningen under kaskoforsikringen med kr 348 000 (50 %) pga. grov uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, jf. fal. § 4-9 annet ledd. Selskapet opplyste i avslaget at det ikke ville kreve regress under ansvarsforsikringen.

Sikrede påklaget selskapets avgjørelse og rettet innsigelser mot Rekons rapport. Rekon kommentert deretter følgende:

Med tanke på deres avgjørelse har jeg noen uenigheter derimot. Jeg var til stede når informasjonen ble hentet ut fra bilen og fikk se hele loggen som Rekon har brukt. På denne sto det blant annet at min hastighet var omkring 55 km/t når jeg slapp gasse og prøvde å bremse.

Kommentar: Hastigheten var ikke omkring 55 km/h i det føreren begynte å bremse. Rett før bremsen aktiveres er hastigheten 74 km/h som markert i tabellen over.

Hvorfor hastigheten steg til 76 km/h etter det vet jeg ikke, men synes det blir dumt å bruke det som utgangspunkt i min virkelige hastighet.

Kommentar: Hastigheten stiger til 76 km/h, fordi denne registreringen er gjort rett etter føreren slipper gassen. Ved -3 sekunder ser vi at føreren har 59% gasspådrag, da er det naturlig at hastigheten øker til den neste registreringen som er 0,5 sekunder etter dette gasspådraget.

Jeg ser heller ikke at det er regnet med et avvik på 10% som hadde redusert hastigheten.

Kommentar: Vi forholder oss til dataene fra tabellen, da et evt. avvik må regnes i begge retninger. Videre viser simuleringen av hendelsen at en kollisjonshastighet på 50 km/h, vil gi riktige bevegelser på både

BMWen og Toyotaen i etterkant av kollisjonen. Vi ser derfor ingen grunn til å bruke et avvik i denne saken.

Over på hjelpesystemer så ønsker jeg å kommentere dette. Enkelte systemer var av, men ABS var aktivert. Det vises av data lest ut ifra bilen at hastigheten ikke var høy. ABS er et hjelpesystem som gjør at hjulene ikke skal låse seg ved nedbremsing. I mitt tilfelle så viser data ifra bilen at jeg bremses rundt 85% og farten blir ikke lavere, dette tilsier at jeg ikke hadde friksjon mot bakken som vanskeliggjør manøvrering av bilen, uansett hvilke hjelpesystemer du har aktivert.

Kommentar: Vi har ingen data fra bilen som viser hvor hardt føreren tråkker på bremsepedalen, så dette kan vi ikke kommentere. Det som derimot er klart er at bilen har redusert hastigheten fra 76 km/h til 50 km/h fra der hvor føreren begynte å bremse. Vi har redegjort for hvorfor dette er korrekt i rapporten og kommenterer i videre på dette her.

Skadeomfang på bilen. Hadde min hastighet vært på nærmere 80 km/t hadde skadeomfanget vært mye større. Dette kan en se på kollisjonstester på nettet blant annet. Jeg har også hørt med noen forskjellige erfarende fagarbeidere. Dette er folk som ser forskjell på en hard smell og en i omkring 50 km/t. I de fleste tilfeller hvor en skade oppstår i nærmere 80km/t og mange ganger lavere blir bilens bærende konstruksjon deformert, jeg tenker da på rammevanger. På min er ikke deformering tilfelle. Dessverre er det dyre deler på denne bilen som gjør kostnaden stor.

Kommentar: Jeg skjønner at dette kan være komplisert å forstå. Jeg er enig i at dersom en bil kolliderer med en fjellvegg i 80 km/h og stopper i kollisjonsøyeblikket, så får man et helt annet skadebilde. I denne saken er ikke kollisjonshastigheten i nærheten av 80 km/h, den er 50 km/h. Videre stopper ikke bilen ved kollisjonspunktet, eller treffer et ikke derformerbart objekt. I denne saken brukes BMWens kinetiske energi i kollisjonsøyeblikket, tilsvarende 50 km/h, til å deformere begge bilene, samt flytte bilene etter kollisjonsøyeblikket. Derfor ser vi heller ikke et skadebilde på BMWen tilsvarende en kollisjon mot en fjellvegg i 50 km/h.

Selskapet opprettholdt på bakgrunn av dette sin beslutning om å avkorte erstatningen 50 %.

Sikrede krever erstatning for skadene på bilen og bestrider at han har opptrådt grovt uaktsomt.

Uhellet skjedde fordi veibanen var glatt, og at han var uheldig. Han har ikke brutt fartsgrensen på stedet. Det er vanlig for bilinteresserte folk å skru av ESP, og dette sier ingen ting om uforsvarlig kjøring. ESP kan nettopp slås av kun ved å trykke på en knapp, hvilket viser at dette er et valg for fører. Avkortningens størrelse er i alle tilfeller uforholdsmessig høy.

Selskapet anfører at forsikringstilfellet er fremkalt ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9, og at det derfor har rett til å avkorte erstatningen med 50 %.

Årsaken til hendelsen er at det ble gjort et kraftig gasspådrag samtidig som bilens sikkerhetssystemer var slått av. Selskapet viser til AKN 1234, 1419, 2321, 2386 og FinKN 2011-004.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet kan avkorte erstatningen under kaskoforsikringen med kr 348 000 (50 %).

Selskapets ansvar kan settes ned helt eller delvis dersom sikrede har fremkalt forsikringstilfellet ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd første punktum.

Begrepet "grov uaktsomhet" er omtalt i Rt. 1989 s. 1318:

For at en 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.

På grunn av den store risikoen for trafikkskader legges det generelt en streng aktsomhetsnorm til grunn ved bilkjøring. Sikrede forklarte i skademeldingen at han fikk vannplaning ut av en sving og mistet kontrollen over kjøretøyet, som kjørte ut på et gressområde og inn i et parkert kjøretøy.

Sikrede opplyser å ha holdt en hastighet på 60 km/t idet situasjonen oppstod. Samme fartsgrense er opplyst til politiet og til retten.

Fartsgrensen på ulykkesstedet er angitt til 50 km/t. Selskapet har fremlagt rapport fra Rekon som konkluderer med en hastighet på 76 km/t da sikrede mistet kontrollen over bilen. Sikrede har rettet innsigelser mot Rekons rapport som er forelagt Rekon. Rekon har likevel opprettholdt sine konklusjoner, som heller ikke er bestridt av annen fremlagt dokumentasjon. Nemnda legger derfor til grunn at sikredes fart var 76 km/t og 50 % over fartsgrensen.

Rekon har følgende kommentar til sikredes forklaring om vannplaning:

Føreren skriver at han fikk vannplaning og at dette var årsaken til at bilen havnet utenfor veien og kolliderte med Toyotaen. Det blir vanskelig å ta stilling til om BMWen har vannplanet, da det ikke finnes bilder av veien umiddelbart etter kollisjonen. Ut fra kollisjonstidspunktet som er logget på bilen, var politiet på skadestedet 9 minutter etter kollisjonen, og da var veien begynt å tørke opp. Vitnet på skadestedet sier at det ikke regnet uvanlig mye, så her er det noe uenighet mellom vitnet og fører av BMWen. Med tanke på dekkutrustningen som bilen har, samt at den ikke har hatt høy hastighet, anser vi det som lite sannsynlig at det er vannplaning som er årsaken til at bilen fikk en skrens som føreren ikke klarte å kontrollere. Crash-dataene viser at føreren har gjort et kraftig gasspådrag med sikkerhetssystemene avslått, som vil gjøre at bakhjulene spinner og at bilen kommer i sladd. Videre ser vi at i momentet hvor føreren får kontra har han ikke tråkket på gassen.

Nemnda forstår Rekons konklusjoner slik at kollisjonen mest sannsynlig skyldes en fremprovosert skrens. Ulykken medførte store materielle skader og kunne lett resultert i alvorlige personskader. Risikoen for en trafikkulykke i en slik situasjon er markert. Dette er også påpekt av tingretten som blant annet uttalte at:

Siktedes samlede handlemøte fremstår som svært klanderverdig og direkte trafikkfarlig.

Nemnda mener etter dette sikredes kjøring var grovt uaktsom.

Selskapet kan da avkorte i erstatningen med utgangspunkt i skyldgraden, skadeforløpet, om sikrede var i selvforskyldt rus og forholdene ellers, fal. § 4-9 annet ledd annet punktum.

Selskapet har avkortet erstatningen med kr 348 000, som utgjør 50 % av skadeomfanget under kaskoforsikringen. Selskapet krever ikke regress for utleggene under ansvarsforsikringen etter bilansvarsloven § 12.

Det er ikke er tvilsomt at kjøringen var grovt uaktsom, og det hadde vært enkelt for sikrede å redusere hastigheten. Det er også klar årsakssammenheng mellom uaktsomheten og skaden. I nemndspraksis har grov uaktsom forbikjøring ført til avkortning/regress på rundt 20 %, se f.eks. FinKN 2014-139 og 2019-951. I situasjoner med høy hastighet i tettbygde strøk har avkortning/regress ligget på 75 % til 100 %, se eksempelvis FinKN 2012-644, 2015-158 og 2016-348. En reduksjon til 75 % har i all hovedsak vært begrunnet med sikredes forsørgerbyrde og økonomiske situasjon. Ifølge tingrettens kjennelse var sikrede 21 år på skadetidspunktet, han arbeidet som bilmekaniker og har samboer, men ikke forsørgeransvar. Inntekten på skadetidspunkt var kr 45 000 før skatt. Han hadde kr 1 million i boliglån og kr 1,25 millioner i billån. Forsørgerbyrde og økonomi gir derfor ikke noe moment for redusert avkortning. Nemnda mener det er rimelig å plassere avkortningen mellom 100 og 20 %, og at 50 % derfor er korrekt avkortning.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Merete Anita Utgård (selskapsrepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).