

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2024-1027

13.11.2024

KLP Skadeforsikring AS

Bilansvar

Sammenstøt ved innkjøring på p-plass – åpen for alminnelig ferdsel? – bal. § 8 – trafikkreglene § 7.

Det oppsto sammenstøt mellom klager og motpartens bil ved innkjøring på et parkeringsområde. Uhellet skjedde på et tidspunkt der området var i prosess med utbygging med ulike trafikkløsninger og veier. Motparten ankom parkeringen fra klagers høyre side. Klager anførte at motparten kom kjørende fra en gang- og sykkelvei, med den følge at motparten måtte ilegges fullt ansvar. Foretaket mente derimot at høyreregelen gjaldt på stedet, da veien på skadedagen fremstod som en vanlig innkjørsel til parkeringen. Nemnda kom til at motparten kom kjørende fra en ordinær tilførselsvei åpen for alminnelig ferdsel, med den følge at klager hadde vikeplikt for motparten.

Saksfremstilling

Det oppsto sammenstøt mellom klager og motpartens kjøretøy i januar 2024 ved innkjøring på et parkeringsområde.

Det forelå en felles skademelding uten avkrysninger, samt en skisse som viste at treffpunktet var mellom klagers høyre bilside og motpartens bilfront. På skissen var motpartens kjøretøy tegnet inn mellom to betongblokker. Det var skissert en mur på motpartens høyre side, og en snøhaug på kjøretøyets venstre side. Videre var det ingen bemerkninger om uenighet mellom partene i skademeldingen. Fra motpartens forklaring (kjøretøy B) hitsettes:

Jeg benyttet innkjørsel til parkeringsplass ved Rema 1000/[T], ø., se bilder, det var en stor/høy snøhuag og pga. denne dårlig sikt mot venstre. Jeg kjørte derfor i lav hastighet. Kjøretøy A kom da fra venstre (innkjørsel sørfra) i ganske høy fart og hadde ikke mulighet til å stoppe/holde vikeplikten fra høyre. Jeg bremsset så fort jeg så kjøretøy A, og var i ferd med å stoppe helt. Det virket ikke som kjøretøy A reagerte med bremsing når situasjonen oppstod. Kjøretøy A har skadet begge dører på høyre side. Kjøretøy B har fått avrevet kjennemerke og fått avskrapet lakk i front. Det kan også være skader i struktur bak støtfanger som ikke kan sees. Det er etter mitt syn ikke tvil om at fører av kjøretøy A har brutt vikeplikten fra høyre.

Klager var forsikret i Frende Forsikring AS, mens motparten var forsikret i KLP Skadeforsikring AS (heretter foretaket). Frende Forsikring anførte at høyreregelen ikke gjaldt på stedet, da motparten kom kjørende ut fra et anleggsområde mellom to betongsøyler. Fra e-post datert 11.3.24 hitsettes:

Vår kunde har snakket med eier av det røde huset på bilde som vi har sendt til dere. Vedkommende bekrefter at hele området eies av ... [TAA] som er ... utbygger. Dette er et anleggsområde hvor det står 8 stk Brakker som blir brukt av arbeidere, og plassene blir brukt som parkeringsplass for de som jobber der.

Dette er absolutt et anleggsområde, og vi ber om deres ansvarserkjennelse.

Foretaket fastholdt at motparten kjørte fra tilførselsvei, og at klagers bil hadde vikeplikt på stedet. Fra foretakets e-post datert 8.4.24 hitsettes:

Som dere ser i bildet under er dette innkjøring til Rema 1000 som vår part benytter, dette er den innkjøring som vært i bruk opprinnelig på stedet og lenge gjennom denne anleggsperioden. På skadetidspunktet ser dere også en annen bil som er på vei inn samme vei som vår part. Denne innkjøringen til Rema 1000 er utenfor gjerdene, derfor utenfor anleggsområdet som dere referer til, som er innenfor gjerdene (der som brakkene står).

...

Bildet fra Google Maps viser tydelig hvordan området i tillegg hyppig endret form under anleggsperioden. I kart nedenfor eksisterer ikke veien som deres part kjører inn via, den er skyggelagt, men ikke ferdig bygget i bildet.

...

Vår part kjører ikke ut fra anleggsområde, ikke heller ut fra parkering, men kjører en vanlig benyttet innfartsvei inn til parkeringen. Deres part kjører inn den nyere innfartsveien til parkeringen, ikke på en åpen plass. Det foreligger ingen skilting om at det skal være andre regler, så som vikeplikt eller lignende, på stedet. Det er ellers ikke hele noen bemerkninger om uenighet i felles signert skademelding.

Vi mener at deres part har vikeplikt for trafikk for høyre, og vi ber dere om å erkjenne ansvar.

Den 18.4.24 erkjente Frende Forsikring fullt ansvar for klagers bil under henvisning til at hun hadde brutt vikeplikt for motparten ved innkjøring på parkeringsplassen.

Klager var uenig i avgjørelsen og meldte saken inn til Finansklagenemnda 21.5.24. Ifølge klagers oppfatning kom motparten kjørende ut fra en sykkel- og gangvei. Klager viste til plankart fra kommunen, samt e-post av 23.4.24 fra prosjektleder hos entreprenør M.:

Hei,

Når vi bygde ut [T-arena] parkeringskjeller og kjøpesenter, var dette hovedinnkjøringen til Rema 1000.

Skal skrive noen eksempler:

Mai 2023 veien inn til Rema 1000 slik som dagens situasjon, og Gang/Sykelsti var stengt.

Mai 2022 Var hele krysset åpent og totalforandret fra dagens situasjon.

September 2020 var veien til Rema 1000 slik som dagens situasjon, og Gang/Sykelsti var åpen.

Det har aldri vært intensjonen fra hverken Utbyggere eller Kommunen å la biler kjøre på den gang- og sykkelstien. Kommunen har vært helt klare i tilbakemeldingene til utbygger at denne veien skal være stengt pga. sikkerhetsmessige årsaker både opp mot kollektivterminal og myke trafikanter. Rema 1000 har selv åpnet utbyggers inngjerding uten samtykke og derfor har biler jevnt å trutt kunne kjøre på gang- og sykkelstien.

All skilting har alltid indikert at innkjøring til Rema 1000 er der hvor du kjørte.

Klager har i det vesentlige anført at motparten er ansvarlig for skadene som er påført hennes bil. Ifølge klagers oppfatning kom ikke motparten kjørende fra tilstøtende vei, men på en gang- og sykkelsti, med den følge at klager ikke hadde vikeplikt fra høyre. Dette kan understøttes med fremlagt plankart fra K. kommune, uttalelse fra prosjektleder ved M., samt bilder tatt fra kollisjonsstedet. Forutsatt at saken ikke blir omgjort, ønsker klager at det foretas en rekonstruksjon av hendelsen.

Klager anførte videre at det aktuelle området var under utbygning med ulike trafikkløsninger og veier inn til Rema 1000, men siden mai 2023 hadde innkjøringen til Rema 1000 vært tydelig skiltet den veien som klager kjørte. Klager viste videre til at skadeomfanget på kjøretøyene bekreftet at motparten holdt høy fart, og at han uansett ikke hadde tilpasset seg forholdene på stedet.

Forsikringsforetaket har i det vesentlige anført at deres behandling av saken er korrekt. Ut ifra slik parkeringsplassen fremstod på skadedagen, er foretaket av den oppfatning at høyreregelen gjaldt på stedet. Foretaket kan ikke se at det er fremlagt opplysninger som gir grunnlag for å påberope at motpart kom fra anleggsområde, da det på selve skadedagen fremstod som en vanlig innkjørsel til

parkeringen. Det foreligger følgelig ingen uaktsomhet eller brudd på trafikkregler fra motpartens side og dermed ikke ansvar etter bilansvarsloven § 8.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

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

Nemnda slutter seg her til sekretariatets vurdering:

Utgangspunktet i bal. § 8 første ledd er at hver part bærer sin egen skade, med mindre skaden skyldes uaktsomhet fra den andre parten (bokstav a), teknisk svikt ved motpartens kjøretøy (bokstav b) eller at motpartens kjøretøy ikke ble kjørt i henhold til trafikkreglene (bokstav c). Er det slike forhold på begge sider, skal ansvaret deles, jf. bal. § 8 andre ledd.

I henhold til alminnelige bevisregler har kravstiller bevisbyrden for sitt krav. Det betyr at hver av partene må dokumentere (sannsynliggjøre) at f.eks. skaden skyldes at motparten har opptrådt uaktsomt eller kjørt i strid med trafikkreglene, for å kunne få dekket skaden av motpartens ansvarsselskap. Dersom ingen av partene klarer å sannsynliggjøre at det er ansvarsgrunnlag hos motparten, gjelder hovedregelen om at hver part må bære sin egen skade.

Det foreligger en felles skademelding og skisse i saken. Slik sekretariatet forstår det er partene enige i det faktiske hendelsesforløpet, men uenig i hvilke trafikkregler som gjaldt på stedet. Motparten forklarer at han kom kjørende inn på parkeringsplassen fra den opprinnelige tilførselsveien, mens din bil kom kjørende inn på parkeringen via ny innfartsvei, og at du kjørte i strid med vikeplikt fra høyre. Du anfører på din side at motparten kom kjørende fra sykkel- og gangsti, med den følge at han må ilegges fullt ansvar for kollisjonen.

Etter trafikkreglene § 7 nr. 2 har kjørende vikeplikt for trafikk som kommer fra høyre. Ut fra denne bestemmelsen har du ansvaret for brudd på vikepliktsregelen. Dette gjelder likevel ikke såfremt den kjørende kom fra "*veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel*", jf. trafikkreglene § 7 nr. 4, som pålegger vikeplikt for kjørende som kommer fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller liknende område.

Spørsmålet blir dermed om motparten kom fra vei som ikke er "åpen for alminnelig ferdsel".

Formuleringen innebærer dels at veien må være "åpen", dels at det må dreie seg om ferdsel av slikt omfang at den kan betegnes som "alminnelig", jf. også Rt-1997-383 – som riktignok gjelder offentlig skiltplan. I nemndspraksis er det blitt lagt avgjørende vekt på hvordan veien fremstår visuelt for de som kjører i det aktuelle krysset. Det kan vises til **FinKN 2022-987**, hvorfra det hitsettes:

Både antallet boenheter og det umiddelbare inntrykket av krysset må derfor tillegges vekt. Vikepliktsregler skal videre sikre effektiv trafikkavvikling og begrense skaderisiko. Det er derfor viktig med forutberegnelighet for de som kjører. Det kan ikke legges til grunn at de som ferdes på hovedveien kjenner til hvor mange enheter som sokner til sideveien. Ut fra dette må det avgjørende etter nemndas oppfatning være hvordan veien visuelt fremstår for de som kjører i det aktuelle krysset, jf. FinKN 2017-219 og 2016-456. Det har dermed mindre betydning hvilken formell status veien har.

Ifølge din forklarer kom motparten kjørende ulovlig inn på parkeringsplassen fra en sykkel- og gangsti. For å understøtte dette viser du til plankart fra K. kommune, samt uttalelser fra prosjektleder hos entreprenør [M]. Prosjektleder påpeker at dette er en sykkel-/gangvei, og at kommunen har gitt klar tilbakemelding til utbygger om at denne veien skal være stengt pga. sikkerhetsmessige årsaker. Videre forklarer prosjektleder at Rema 1000 hadde åpnet utbyggers inngjerding uten samtykke, og at biler jevnlig kjørte inn på parkeringen via denne veien. Prosjektleder bemerker at all skilting indikerer at innkjøring til Rema 1000 var på veien du kjørte. Dette kan følgelig tas til inntekt for at motparten kjørte inn på parkeringsplassen via en sykkel-/gangsti som ikke var tiltenkt biltrafikk.

Som vist over er det imidlertid ikke av avgjørende betydning hvilken formell status veien har, men hvordan veien visuelt fremstår for de som kjører på det aktuelle stedet. Sekretariatet har mottatt bilder fra skadetidspunktet. På disse kan vi se at området var under ombygging. Videre registrerer vi at innkjøringen er en ordinær asfaltert vei, og at det ikke er satt opp skilt eller andre opplysninger som indikerer at veien var forbeholdt sykkel og gange. Dette kan gi inntrykk av at innkjøringen var en adkomstvei åpen for alminnelig ferdsel.

Du har også fremlagt bilder som viser at det er utplassert en betongblokk på stedet der motparten kjørte inn. Til dette bemerker vi at brøytekanten er betydelig mindre på disse bildene, samt at betongblokkens plassering ikke samsvarer med bilder fra skadetidspunktet, der den stod med kortsiden i kjøreretning. Vi antar med dette at betongblokken er flyttet etter uhellet, og at disse bildene ikke viser hvordan området så ut på kollisjonstidspunktet.

Vi forstår uttalelsen til prosjektleder slik at innkjøringen var tiltenkt sykkel-/gangsti, men at Rema 1000 hadde åpnet inngjerding på stedet. På bilde der motparten kjørte inn var det satt opp et parkeringsskilt med påskriften "MAX 1 TIME". Videre ser vi at det lå en bil bak motpartens kjøretøy som på skadetidspunktet også benyttet denne innfartsveien til parkeringsområdet. Uavhengig av om innkjøringen har formell status som sykkel- og gangsti, kan disse forholdene gi inntrykk av at innkjøringen var en ordinær adkomstvei åpen for alminnelig ferdsel.

Ut fra overnevnte finner sekretariatet at uhellet oppstod på et tidspunkt der området var i prosess med utbygging av nytt kjøremønster, hvor det trolig har vært midlertidig veitrasèer og anleggsveier. Du kom kjørende inn på parkeringsplassen via ny innfartsvei, mens motparten kom kjørende inn via den gamle adkomstveien, nå forbeholdt sykkel og gange. På skadetidspunktet var begge veiene inn til parkeringen i bruk, og vi kan ikke se at noen av dem var skiltet med forkjørsvai eller andre opplysninger som indikerte at bilister ikke kunne benytte begge veiene til parkeringsområdet. Av hensyn til forutberegnelighet for de kjørende bør man i tvisttilfeller falle tilbake på høyreregelen, jf. bl.a. **FinKN 2021-95**. Ettersom veien motparten benyttet på skadetidspunktet fremstod som en ordinær tilførselsvei, og ikke en sykkel-/gangsti uten adgang for alminnelig ferdsel, er sekretariatets oppfatning derfor at høyreregelen må gjelde i foreliggende sak.

På bakgrunn av fremlagte dokumentasjon finner vi det nærliggende å slå fast at motparten kom kjørende fra en ordinær tilførselsvei åpen for alminnelig ferdsel, med den følge at du hadde vikeplikt for motparten på stedet, jf. trafikkreglene   7 nr. 4. Dette medfører at det foreligger ansvarsgrunnlag for ditt kjøretøy etter bal.   8 første ledd bokstav c.

Spørsmålet blir dermed om det er tilstrekkelig sannsynliggj rt at motparten har brutt noen trafikkregler eller oppt r dt uaktsomt slik at dette kjøretøyet må ilegges delvis ansvar for kollisjonen, jf. bal.   8 annet ledd.

Det er vanlig i norsk rettspraksis at det er den med den sterkeste rettsregelen mot seg som har bevisbyrden. Vikeplikten stiller svært sterkt i trafikkreglene. K rer noen i strid med vikepliktsreglene, vil det ha formodningen for seg for at bruddet på vikeplikten har hatt årsakssammenheng med sammenstøtet. Om den som har vikeplikt hevder noe annet, har vedkommende tvilsrisikoen for påstanden. I dette tilfellet er det du som har kjørt i strid med vikepliktsreglene, og som derfor må sannsynliggjøre at motparten har oppt r dt tilstrekkelig uaktsomt til å bli ilagt ansvaret for kollisjonen.

Ut fra sakens dokumenter kan vi ikke se at det er fremlagt dokumentasjon på at motparten har holdt for høy fart, eller på annen måte kjørt uaktsomt på stedet. Vi finner det derimot nærliggende at uhellet ville blitt unngått om du hadde overholdt vikeplikten, og stoppet for motparten ved innkjøring på parkeringsområdet.

Etter gjennomgang av sakens opplysninger finner vi det derfor ikke tilstrekkelig sannsynliggj rt at motparten har brutt noen trafikkregler eller oppt r dt uaktsomt slik at dette kjøretøyet må ilegges delvis ansvar for kollisjonen, jf. bal.   8 annet ledd.

På bakgrunn av det ovennevnte er sekretariatet av den oppfatning at foretakets standpunkt om fullt ansvar for deg er korrekt i dette tilfellet. Vi ser derfor ikke grunn til å ta saken nærmere opp med foretaket.

Etter dette har vi kommet til at klagen ikke kan føre frem.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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