

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2024-517

17.6.2024

Gjensidige Forsikring ASA

Bilansvar

Skyldfordeling etter møteulykke – bal. § 8 – trafikkreglene § 13 nr. 1

Klager kolliderte med motgående bil på smal vei. Klager fikk påført skade på venstre lys og båttilhenger, mens motpart fikk skade på sin venstre bilside. I felles undertegnet skademelding krysset klager av på skademeldings nr. 12 pkt. 1 "Parkert/Sto stille i kollisjonsøyeblikket", mens motpart ikke foretok noen tilsvarende avkrysninger. På s. 2 i skademeldingen opplyste klager om "Hastighet" på 0–5 km/t i kollisjonsøyeblikket, jf. pkt. 16. Til pkt. 33 utdypet klager i vedlegg at det ble foretatt "rask oppbremsing til henimot 0 km/t". Motpart hadde i sine supplerende opplysninger i pkt. 16 oppgitt en "Hastighet" på 0 km/t i kollisjonsøyeblikket. På bakgrunn av supplerende opplysninger kom foretaket til at klagers bil var i bevegelse da uhellet oppsto, mens det var dokumentert at motpart sto i ro, og at klager dermed måtte ilegges fullt ansvar for sammenstøtet. Klager var uenig og anførte at foretaket hadde sett helt bort i fra opplysningene i skademeldingen. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsfordeling etter møtekollisjon mellom to personbiler.

Sammenstøtet fant sted den 18.10.23 rundt kl. 18.15. Kjøretøyene kolliderte på vei med smal passeringmulighet. Klager fikk påført skade på venstre lys og båttilhenger, mens motpart fikk skade på sin venstre bilside.

Det foreligger fellessignert skademelding hvor klager har krysset ut "Parkert/Sto stille i kollisjonsøyeblikket", jf. nr. 12 pkt. 1, mens motparten ikke har foretatt noen avkrysninger på sin s. 1 i skjemaet.

Klager har på s. 2 i skademeldingen oppgitt en hastighet på 15–20 km/t da situasjonen oppsto og 0–5 km/t i kollisjonsøyeblikket, jf. pkt. 16. Fra vedlegg til pkt. 33 i skademeldingen (kjøretøy A) hitsettes:

Ulykken inntraff

Motparten har oppgitt en hastighet på 40 km/t da situasjonen oppsto og 0 km/t i kollisjonsøyeblikket, jf. pkt. 16. Fra motpartens forklaring (kjøretøy B) hitsettes:

Jeg kjørte i cirka 40 kilometer i timen rett før hendelsen. Bilene våte møttes, og jeg la bilen til siden og stoppet helt opp, da jeg så at det ille være for trangt til å passere.

Kjøretøy A kjørte rolig fremover mens hans bil trykte inn mitt speil. Han rullet ned sitt vindu. Jeg rullet ned mitt vindu. Han roper/kjefter mens han kjører sakte fremover, og ignorerer totalt at det ikke er plass på veien. Fører A ser ut til å ha glemt at han kjører en bil med tilhenger/båthenger, som er mye bredere enn hans egen bil. Han "skreller" dermed store deler av venstre siden på min bil. Jeg roper gjennom vinduet: "Hva er det du gjør?!".

Klager er forsikret i Fremtind Forsikring AS, mens motparten er forsikret i Gjensidige Forsikring ASA (heretter foretaket). Forsikringsforetakene valgte å ilegge klager fullt ansvar for sammenstøtet.

Klager var uenig i avgjørelsen og meldte Gjensidige inn til Finansklagenemnda 11.1.24.

Klager har i det vesentlige anført at motparten helt eller delvis må bære ansvaret for uhellet. Ifølge klagers oppfatning har foretaket sett helt bort i fra opplysninger i skademeldingen, der han under pkt. 12 har krysset ut "parkert/sto stille i kollisjonsøyeblikket", mens motpart ikke har gjort det samme. Skademeldingen ble undertegnet på stedet og må tillegges større vekt enn motpartens senere avgitte forklaring. Videre påpeker klager at hans fart var redusert til henimot 0 km/t i kollisjonsøyeblikket, og at bilen var plassert så langt til høyre som mulig i veibanen, mens motparten valgte å ikke ta i bruk møteplassen som var disponibel på hennes vei side. Klager mener derfor at det ikke var farten, men motpartens plassering ute i veibanene som var årsaken til sammenstøtet. Klager anfører også at det var motpart sin uaktsomhet som forårsaket uhellet. Til støtte for sin påstand har klager vist til FinKN 2017-528, 2016-458 og 2015-468.

Forsikringsforetaket har i det vesentlige anført at deres behandling av saken er korrekt. På bakgrunn av at partene har ulike forklaringer av hendelsen, opprettholder foretaket sin avgjørelse basert på felles undertegnet skademelding. Det fremkommer av de supplerende opplysningene at klagers bil var i bevegelse da uhellet oppsto, mens det er dokumentert at motpart sto i ro. Ved å stanse opp har motparten gjort det som kan gjøres for å unngå sammenstøt. Foretaket finner ikke at klagers anførsel om uaktsomhet hos motpart kan tas til følge, da det ikke foreligger faktiske bevis på at motpart var plassert ukorrekt i veibanen, eller for at vedkommende ikke sto stille. Det er heller ingen vitner i saken som kan belyse dette. På bakgrunn av dette opprettholder foretaket sin avgjørelse om at ansvar ilegges klagers bil.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

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

Nemnda slutter seg her til sekretariatets vurdering:

Kort oppsummert er ansvar etter denne bestemmelse betinget av enten utvist uaktsomhet (a), teknisk svikt (b) eller brudd på trafikkreglene (c). Hvis begge parter forhold tilsier at de kommer inn under et eller flere av disse alternativene, så skal det foretas en skyldfordeling etter annet ledd i samme bestemmelse.

Det er kravstiller som har bevisbyrden for sitt krav. I dette ligger det at hver av partene må sannsynliggjøre at motparten har vært uaktsom eller overtrådt trafikkreglene for å kunne få dekket skaden av motpartens foretak. Dersom ingen av partene klarer å sannsynliggjøre et grunnlag for ansvar hos motparten, gjelder hovedregelen om at partene må bære egen skade. Om det finnes felles undertegnet skademelding danner den alltid hovedgrunnlaget for avgjørelsen.

På bakgrunn av sakens dokumenter legger sekretariatet til grunn at sammenstøtet oppsto på smal rett vei hvor det ikke var normale passeringsmuligheter. Din bil kom kjørende oppover med båttilhenger, samtidig som motparten var på vei nedover veien.

Det fremgår av trafikkreglenes § 13 nr. 1: "Kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring". Videre av § 7 nr. 6 fremgår at: "Om nødvendig skal kjørende som møtes, i god tid vike tilstrekkelig til høyre og kjøre sakte eller stanse".

Etter alminnelige bevisregler skal tidsnære forklaringer tillegges større vekt enn senere gitte forklaringer. Dette fordi det antas at man husker en hendelse dårligere etter hvert som tiden går. Ved uenighet om hendelsesforløpet, har man i rettspraksis derfor sett hen til felles undertegnet skademelding, fordi denne normalt gir uttrykk for partenes felles forståelse av hendelsesforløpet. Se nemndsavgjørelse 2014-385 hvor nemndas flertall uttalte bl.a. følgende:

Etter alminnelige bevisregler legges den tidsnære forklaringen til grunn, og nemnda har i praksis normalt ikke tillagt en etterfølgende utdyping vekt med mindre det er fremlagt dokumentasjon for en slik ny forklaring, eller utdypningen er en naturlig videreføring av den første forklaringen.

I nærværende sak har partene undertegnet en felles skademelding hvor du har krysset ut "Parkert/Sto stille i kollisjonsøyeblikket", jf. nr. 12 pkt. 1. Dette kan isolert sett gi en indikasjon på at partene er enige i at din bil sto i ro i kollisjonsøyeblikket. Samtidig bemerker vi at motpart på sin s. 1 både mangler utkrysninger og oppsummering av antall avkryssende felt. Sett i sammenheng med at det er tegnet en upresis skisse som ikke er egnet til å oppklare forholdet, og at motparten i pkt. 14 ikke har oppgitt noen bemerkninger, men i stedet signert i feltet med eget navn, finner vi at innholdet i skademeldingens fellesdel ikke er tilstrekkelig nøyaktig til å kunne ilegges avgjørende betydning. For å kunne få avklart hendelsesforløpet nærmere, må det følgelig ses hen til partens supplerende forklaringer på s. 2 i skademeldingene.

Ifølge din forklaring kom du kjørende oppover bakken med båttilhenger, da du ble gjort oppmerksom på motpartens kjøretøy. Du tilpasset hastighet for kontrollert passering, med oppdaget kort tid før forbikjøring at motparten opprettholdt sin posisjon nokså sentralt i veibanen, slik at kollisjon var uunngåelig. Du antar at motpartens dårlige plassering skyldes uoppmerksomhet, i kombinasjon med høy fart og/eller begrenset sikt inn mot passeringspunktet. Selv hadde du ingen slik hindringer, og oppoverbakken ga raskt nedbremsing til "henimot 0 km/t". I kollisjonsøyeblikket hadde du en fart på mellom 0-5 km/t.

Motpart har i sin forklaring oppgitt en fart på ca. 40 km/t før hendelsen, og 0 km/t i kollisjonsøyeblikket. I det bilene møttes plasserte hun sitt kjøretøy til siden og "stoppet helt opp" da hun oppdaget at det ville bli for trangt for bilene å passere hverandre. Hun hevder at du fortsatte å kjøre rolig fremover, og at båttingeren som var bredere enn din bil, påførte store skader på venstre side av hennes kjøretøy.

Sekretariatet finner at partene er enige i at sammenstøtet inntreff på en smal vei. Videre ser vi at du har innrømmet at din bil var i bevegelse i kollisjonsøyeblikket, mens motparten ikke har kommet med noen tilsvarende erkjennelse i sin forklaring. I en slik situasjon hvor bilene møtes på en strekning uten normale passeringsmuligheter, mener sekretariatet at du ikke burde igangsatt ditt forbikjøringsforsøk, men i stedet avventet hvordan trygg videre ferdsel kunne foregå. Vi er dermed av den oppfatning at det foreligger brudd på ovennevnte trafikkregel på ditt kjøretøys side, da du ikke klarte å tilpasse deg situasjonen ved å stoppe tilstrekkelig lenge eller vike for den andre part, jf. trafikkreglene § 13 nr. 1 og § 7 nr. 6. Det foreligger derfor ansvarsgrunnlag for din bil etter bal. § 8 første avsnitt bokstav c.

Du anfører at det ikke var farten på ditt kjøretøy, men motpartens plassering i veibanen som var årsaken til sammenstøtet. Spørsmålet blir dermed om det foreligger ansvarsgrunnlag på motpartens side som tilsier at ansvaret må fordeles helt eller delvis, jf. bal. § 8 andre ledd.

Du forklarer at motparten forut for passeringspunktet hadde mulighet til å benytte veiskulderen på sørsiden av veibanen, og at hun følgelig har handlet i strid med trafikkregler § 5 nr. 1 og veitrafikkreglene §§ 13 nr. 1 og 7 nr. 6. Dette med henvisning til bilde tatt av kjøretøyenes plassering på ulykkesstedet umiddelbart etter sammenstøtet, som viser at du ikke hadde noen tilsvarende plass på din veiside.

Til støtte for ditt standpunkt har du vist til Finansklagenemndas avgjørelser inntatt i 2017-528, 2016-458 og 2015-468. Vi kan imidlertid ikke se at de to førstnevnte avgjørelsene har tilstrekkelig overføringsverdi til foreliggende sak. I disse sakene var alle involverte kjøretøy i bevegelse på kollisjonsøyeblikket. Dette til forskjell fra någjeldende sak, hvor motparten har oppgitt å ha stått i bero, mens du har oppgitt å ha vært i bevegelse, jf. hastighet på "0-5 km/t" i pkt. 16 og "rask oppbremsing til henimot 0 km/t" i vedlegg til pkt. 33.

Vi finner imidlertid at saken har noen likehetstrekk med avgjørelsen inntatt i 2015-468, hvor klager (A) støtte sammen med møtende bil (B) på smal vei. Det ble ikke krysset av for at noen av bilene sto stille i kollisjonsøyeblikket i skademeldingens pkt. 12. I meldingen til eget forsikringsforetak oppga B at hun sto stille i kollisjonsøyeblikket. Foretaket valgte på denne bakgrunn å legge klager ansvaret. Saken reiste spørsmål om opplysning gitt av den ene parten i ettertid, kunne tillegges avgjørende vekt. Nemnda kom til at ansvaret måtte ilegges klager som var i bevegelse i kollisjonsøyeblikket. Fra nemndas avgjørelse hitsettes:

Skademeldingen gir ikke grunnlag for å si noe om ansvarsforholdet. Ut fra de fremlagte opplysninger har A erkjent at han var i bevegelse i skadeøyeblikket med en hastighet på 20 km/t. B har derimot anført at hun sto stille. Nemnda har ikke grunnlag for å si at denne anførselen ikke er korrekt. Etter nemndas oppfatning kan man heller ikke uten videre tolke den manglende avkrysningen i felles skademelding slik at begge parter var i fart i skadeøyeblikket. Klager har bevisbyrden for at B var i bevegelse da kollisjonen inntraff, og slik saken er opplyst er dette ikke dokumentert. Det er derfor ikke dokumentert at B har brutt trafikkreglene, mens A har erkjent at han ikke kunne stoppe og derfor har brutt trafikkreglene § 13. Ansvaret ligger da hos A, jf. bal. § 8 annet ledd.

Sekretariatet kan ikke utelukke at kollisjonen kunne ha blitt unngått om motparten hadde plassert sin bil i utkanten av veibanen forut for sammenstøtet. Vi finner det imidlertid ikke avgjørende all tid motparten stoppet på veistrekningen da hun oppdaget at normal passering ikke var mulig, mens du forsøkte å passere motpartens bil, attpåtil med båttilhenger. Ettersom motparten "stanser" har hun følgelig overholdt veitrafikkreglene §§ 13 nr. 1 og 7 nr. 6. Videre kan vi ikke se at motparten har handlet i strid med trafikkregler § 5 nr. 1 som sier at "[s]å langt forholdene tillater det skal kjøretøy føres på høyre side av vegen", ved å ikke kjøre *utenfor veien* og plassere bilen i veiskulderen på stedet. Motparten har oppgitt en hastighet på 40 km/t forut for sammenstøtet, og vi har ikke holdepunkter for å kunne hevde at hun holdt uaktsom høy hastighet på stedet. Samlet sett finner vi derfor ikke at det foreligger ansvar på motpartens side som tilsier at ansvaret må fordeles helt eller delvis, jf. bal. § 8 andre ledd.

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), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Alexander Venås (forbrukerrepresentant).