

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-1027

21.10.2025

Gjensidige Forsikring ASA

Bilansvar

Møtekollisjon på smal vei – delt ansvar? – bal. § 8.

Det oppstod en møtekollisjon mellom klagers og motpartens personbiler på en smal vei i november 2024. Fartsgrensen på stedet var 80 km/t. Veibredden ble målt til 4,05 m, mens bilenes samlede bredde var 3,8 m. Partene signerte en felles skademelding, hvor begge oppga at de «var i ferd med å stoppe» da kollisjonen inntraff. Foretaket vurderte saken slik at begge parter måtte bære 50 % av ansvaret for sammenstøtet. Klager var uenig i denne vurderingen og anførte at motparten måtte holdes fullt ansvarlig. Han hevdet at motparten ikke tilpasset farten til situasjonen, men snarere kjørt opp mot 80 km/t. Klager hevdet videre at sjåføren av hans egen bil hadde tilpasset seg ved å redusere hastigheten til 30 km/t før sammenstøtet inntraff. Foretaket la til grunn at det avgjørende var at begge bilene var i fart da sammenstøtet inntraff. Videre anførte foretaket at det uansett ikke forelå dokumentasjon som kunne bekrefte at motpartens bil hadde hatt høyere hastighet enn klagers bil. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt, og viste blant annet til at det ikke var dokumentert at motpartens kjøring tilsa at han skulle ha en større del av ansvaret.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsspørsmålet etter en møtekollisjon mellom to personbiler, jf. bilansvarsloven (bal.) § 8.

Det oppstod en møtekollisjon mellom klagers og motparten personbiler på en smal vei i november 2024. Fartsgrensen på stedet var 80 km/t. Begge bilene var forsikret hos Gjensidige Forsikring (heretter omtalt som foretaket).

Partene fremla en felles undertegnet skademelding, hvor det var krysset av for at begge parter «var i ferd med å stoppe» da kollisjonen inntraff. Videre var veibredden målt til 4,05 m (inkludert veiskuldre). Bilenes sammenlagte bredde var opplyst å være 3,85 m.

Sjåføren av klagers bil forklarte følgende:

Situasjonen når jeg møtte mostanden bil B i (veinavn) der står 80 sone fartsgrense men måtte jeg senke farten til 30 km/t men som jeg beregnet bil B hadde fart ca mellom 70 til 80 km/t.

Så jeg mente at bil B hadd ikke vurdert å senke farten sin så hadde ikke han kontroll så traff min bilen ved bak hjul venstre side (...)

Motparten forklarte følgende:

Møttes på trang landevei motparten så meg ikke med engang og kjørte mitt i veien

Foretaket løste saken ved å ilagge hver av partene 50 % ansvar for sammenstøtet. Løsningen ble begrunnet med at begge partene hadde brutt vikeplikten for den andre parten, ettersom det ikke var normale passeringsmuligheter på skadestedet.

Saken ble klaget inn for Finansklagenemnda den 19.6.25.

Klager anfører at motparten må bære det fulle ansvaret for sammenstøtet. Motparten avpasset ikke hastigheten og kom kjørende i mye høyere fart enn klagers bil. Klagers bil avpasset farten og lå i en hastighet på 30 km/t da situasjonen oppstod, mens motparten må ha hatt en fart opp mot 80 km/t. Bremsesporene etter motpartens bil beviser at motparten holdt en høy hastighet. Dessuten var veibanen bredere der hvor motpartens bil kom kjørende fra, slik at motparten var nærmest til å vike i møtesituasjonen.

Forsikringsforetaket anfører at saken er korrekt løst ved at hver av partene bærer 50 % ansvar for sammenstøtet. Ifølge trafikkreglenes § 13 nr. 1 skal kjørende kunne stanse på den veistrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring. I dette tilfellet er bilenes totale bredde målt til 3,85 m, mens veibredden er 4,05 m. Dette tilsier at veien er for smal til at den kan sies å ha normale passeringsmuligheter. Begge bilene var i fart da sammenstøtet inntraff, og det er ikke dokumentert at motparten holdt en høyere hastighet enn klagers bil. Det foreligger ingen oppmåling av motpartens bremsespor.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

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

Nemnda slutter seg til sekretariatets vurdering:

Saksbehandlingen ved Finansklagenemnda

Sekretariatet bemerker at behandlingen ved vårt kontor er utelukkende skriftlig. Vi har således ingen anledning til å besiktige skadestedet, granske bilene eller avhøre eventuelle vitner. Vi kan derfor kun forholde oss til den skriftlige dokumentasjonen som partene har fremlagt på saken.

Sekretariatets vurdering

Spørsmålet er om foretakets ansvarsvurdering er i tråd med bilansvarsloven (heretter bal.) § 8.

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 følger av sikker rett at kravstiller har bevisbyrden for sitt krav. Dette innebærer at hver av partene i en kollisjonssak må sannsynliggjøre at motparten har kjørt uaktsomt, brutt trafikkreglene osv., for å kunne få dekket skaden av motpartens forsikringsforetak. Dersom ingen av partene klarer å sannsynliggjøre dette, vil man etter de alminnelige bevisregler falle ned på utgangspunktet om at hver part må bære sin egen skade.

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 foreliggende sak synes partene å være enige om at den aktuelle veien var smal på det stedet hvor bilenes møttes. Bilenes totale bredde er opplyst å være 3,85 m, mens veibredden (inkludert veiskulder) er opplyst å være 4,05 m. Dette gir en passeringsmargin på 20 cm, dersom de oppgitte tallene stemmer. Det foreligger i så fall ikke normale passeringsmuligheter på stedet. Dette innebærer at bilene ikke ville ha kunnet passere hverandre uten at minst en av partene hadde redusert hastigheten betydelig, stanset helt opp og lagt seg godt ut i veikanten.

Vi viser til trafikkreglenes § 13 nr. 1 hvor det fremgår at:

Kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring.

Videre følger det av § 7 nr. 6 at:

Om nødvendig skal kjørende som møtes, i god tid vike tilstrekkelig til høyre og kjøre sakte eller stanse.

I foreliggende sak har partene fylt ut en felles undertegnet skademelding, hvor det er kryssset av for at begge bilene 'var i ferd med å stoppe' da kollisjonen inntraff. Dette tilsier at begge bilene var i fart på kollisjonstidspunktet. I så fall foreligger det brudd på ovennevnte trafikkregler på begge parter sin side, ettersom ingen av partene klarte å tilpasse seg situasjonen ved å stoppe helt opp eller vike for den andre.

Klager har anført at motparten holdt en betydelig høyere hastighet enn klagers bil. Dette er imidlertid ikke dokumentert, og vi kan dermed ikke legge denne opplysningen til grunn ved vurderingen. Vi bemerker i den forbindelse at hverken nemnda eller nemndas sekretariat innehar bilkyndig kompetanse, og vi kan derfor ikke si noe om kjøretøyenes hastighet basert på bilder av bremsespor alene.

Uansett er det ikke gitt at kollisjonen kunne vært unngått dersom motparten hadde holdt lavere hastighet. I dette tilfellet var begge parter forpliktet til å innrette sin kjøring slik at de kunne stanse for avklaring av videre kjøring. Det avgjørende for skyldvurderingen i dette tilfellet er at begge bilene hadde en hastighet som gjorde det umulig å stoppe før kollisjonen var et faktum. M.a.o. greide ingen av partene å tilpasse seg situasjonen ved å stoppe helt opp eller vike for den andre.

Foretakets ansvarsfordeling med 50 % på hver part fremstår etter dette som korrekt. For at motparten skal kunne ilegges mer enn 50 % ansvar, må det sannsynliggjøres at motpartens kjøring tilsier en større del av ansvaret. Dette er imidlertid ikke dokumentert, slik saken er opplyst.

Til støtte for vår vurdering, viser vi til nemndsavgjørelser **2023-619**, **2022-356** og **2019-446** (vedlagt), som alle gjaldt møte-kollisjon på smal vei og hvor begge kjøretøyene var i fart da sammenstøtet inntraff.

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 Heike Kristine Bentsen (næringsrepresentant).