

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-1131

17.11.2025

Gjensidige Forsikring ASA

Motorvogn

Skyldfordeling – skader på tre biler ved kjedekollisjon – bal. § 8.

Det oppsto en kjedekollisjon hvor sikredes bil og to andre biler (nr. 2 og 4) ble skadet. Bil nr. 2 bremsset ned og svingte litt over i motgående kjørefelt for å unngå sammenstøt med bil nr. 1 foran, som hadde bremsset brått ned. Sikredes bil kjørte så inn i bil nr. 2 bakfra, slik at bil nr. 2 ble skjøvet lenger over i motgående kjørefelt og traff bil nr. 4 som kom i det feltet. Foretaket påla sikredes bil ansvar for skadene på bil nr. 2 og 4 iht. bilansvarsloven (bal.) § 8 bokstav c og trafikkreglenes § 5 nr. 3 og § 13 nr. 1. Sikrede hevdet han ikke kunne holdes ansvarlig, og at ansvaret uansett måtte deles fordi bil nr. 2 hadde skapt en trafikkfarlig situasjon og kollisjon var uunngåelig. Han viste til videoopptak av hendelsen og hevdet han holdt trygg avstand i lav hastighet, mens bil nr. 2 plutselig svingte til venstre uten at bremselys var synlig. Foretaket hevdet skyldfordelingen var korrekt. Nemnda kom til at foretakets ansvarsfordeling var korrekt, og at det ikke var fremlagt noe dokumentasjon som tilsa at det var grunnlag for skylddeling.

Saksfremstilling

Saken gjelder spørsmål om ansvarsfordeling etter kjedekollisjon.

Sikrede hadde bilforsikring i foretaket for sin Tesla Model Y (heretter kalt bil nr. 3) og meldte skade på bilen til foretaket 8.2.25. Det fulgte av hans digitale skademelding at det hadde vært en kjedekollisjon samme dag, og at han ikke visste hvem som var ansvarlig for uhellet. Han oppga at motpart bråbremset, at det hadde vært påkjøring bakfra, at bilen foran gjorde et nødstop, at han ikke rakk å reagere, at avstanden var mer enn tilstrekkelig, og at hastigheten var under grensen. Sammen med skademeldingen fulgte bilder tatt like etter kollisjonen.

Det ble ikke skrevet noen felles skademelding, men sikrede sendte senere inn en papirbasert skademelding hvor han hadde fylt ut side én og to, samt en video som viste kollisjonen. Sikrede oppga i denne skademeldingen at det var rolig trafikkflyt, at han holdt sikker avstand og var ekstra oppmerksom, idet han var vant med fartsgrensen på stedet. Han oppga videre at:

Plutselig kolliderte bilen foran meg med en annen bil og skapte en nødsituasjon. Jeg hadde ingen mulighet til å unngå sammenstøtet, selv om avstanden var under grensen. På grunn av kollisjonen svingte bilen foran meg til venstre å bremselys ble ikke aktivert tidlig nokk. Selv om jeg reagerte umiddelbart og bremsset så snart jeg oppfattet situasjonen, var det umulig å unngå sammenstøtet. Hastigheten min var ikke mer enn 20-30 km/t, og kunne ikke fortsette å kjøre. [...] Til slutt viste det seg at jeg var den fjerde bilen i kjedekollisjonen.

Det fulgte av politiets rapport (anmeldelse) at det på ulykkesstedet var tørr, bar vei, dagslys, god sikt, oppholdsvær, og at temperaturen var ca. fem plussgrader. Videre fremgikk det at «Det var synlige bremsespor på stedet formentlig avsatt av ..sikredes bil..».

Ifølge foretaket var bil nr. 1 forsikret i Euro, mens de øvrige bilene, bil nr. 2 (bilen foran sikrede), bil nr. 3 (sikredes bil) og bil nr. 4 (bil i motgående kjørefelt) var forsikret i Gjensidige. Fører av bil

nr. 4 skrev i sin digitale skademelding 8.2.25 at:

Bil i motsatt kjørefelt ble påkjørt bakfra .. deretter kjørte den påkjørte bilen over i motsatt kjøreretning og inn i siden på min bil. Det var saktegående trafikk i mitt felt pga kø. Traff venstrehjul foran. Større skade på hjul | skjerm, dør og lakk.

Etter at foretaket hadde vurdert informasjonen som forelå på skadesakene, informerte det sikrede 18.2.25 om at det hadde tildelt hans bil ansvar i saken iht. bilansvarsloven (bal.) § 8:

Uhellet skjedde da ditt kjøretøy kjørte på den andre parten bakfra.

I henhold til trafikreglenes § 5 nr 3 er bilfører pålagt å holde så stor avstand til forankjørende at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende sakter farten eller stanser. Avstanden skal være slik at forbikjørende kan kjøre inn mellom kjøretøyene. Videre må kjørende etter § 13 nr. 1 kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring.

Det er som hovedregel den som bryter en trafikkregel som må bevise at den andre er medansvarlig for uhellet. I dette tilfellet foreligger ikke slike bevis.

Sikrede ba 8.5.25 om mer informasjon knyttet til ansvarsvurderingen, herunder hvorfor foretaket hadde ansett hans bil som ansvarlig for begge sammenstøtene. Foretaket svarte 9.5.25:

Basert på video du sendte inn sammen med skademelding fra de andre partene bekrefter dette at ditt kjøretøy ..bil 2.. bakfra som i dette sammenstøtet ble dyttet/svingte mot venstre og traff da ..bil 4.. som kom i motgående kjørefelt. Legger ved bilder av skader på ..bil 2 og bil 4...

Sikrede sendte 22.5.25 klage til Finansklagenemnda.

Sikrede har i det vesentlige anført at han ikke kan holdes ansvarlig for ulykken, og at ansvaret uansett bør deles, idet motparten skapte en uforutsigbar og trafikkfarlig situasjon. Han hevder dette støttes av videoopptaket fra hans bils dashbordkamera, som viser at han holdt trygg avstand, kjørte i lav hastighet, og at motparten begynte plutselig å svinge til venstre uten at bremselys var synlig. Dette viser at situasjonen var uforutsigbar og at bremselyset muligens var defekt.

Foretaket har i det vesentlige anført at avgjørelsen om ansvar er korrekt. Forutsetningen for å illegge ansvar er at bilføreren har utvist uaktsomhet eller kjørt i strid med trafikreglene. Det foreligger ikke felles skademelding eller skisse, så foretaket har avgjort skyldspørsmålet ut ifra foreliggende partsforklaringer og videoen av hendelsen. Fører av bil nr. 4 har forklart at bil nr. 2 i motsatt kjørefelt ble påkjørt bakfra, for deretter å kjøre over i motsatt kjøreretning og inn i siden på bil nr. 4. Fører av bil nr. 4 har også forklart at det var saktegående trafikk i bil nr. 4 sitt felt pga kø. Ifølge foretaket viser videoen at bil nr. 1 står stille, og at bil nr. 2 har svært lav fart. Det fremkommer at bil nr. 2 bremses, at bremselys vises, og at bil nr. 2 klarer å forhindre sammenstøt med bil nr. 1. Fører av bil nr. 2 svinger til venstre, og er så vidt over motgående kjørefelt. Studerer man filmen nøye, ser man at bil nr. 4 nærmest står stille fordi sjåføren ser hendelsen. Videoen viser tørt underlag og godt dagslys, samt at sikredes bil kjører ut av tunnelåpningen og forsøker å bremse idet bilene foran stanser, men har større fart enn de andre og er i fart når den treffer bil nr. 2. Etter dette skyves bil nr. 2 over i motgående kjørefelt og inn i bil nr. 4. Videoen viser at bil nr. 1 beveger seg, noe som indikerer at det var en berøring mellom sikredes bil og bil nr. 1. Dersom sikredes bil hadde klart å stoppe i tide, hadde ikke bil nr. 2 blitt skjøvet lengre over i motgående kjørefelt, og kollisjon mellom bil nr. 2 og 4 hadde vært unngått. Videoen viser også at sikredes bils fart, da den traff bil nr. 2, førte til at sikredes bil ble skjøvet i bil nr. 1, som var uskadet før dette. Grunnregelen for aktsom fremferd i trafikken i veitrafikkloven (vtrl.) § 3 er nærmere presisert i trafikreglene, hvor det står i § 13 nr. 1 at «Kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring». Hovedregelen er at den som bryter en trafikkregel må bevise at den andre er medansvarlig for uhellet. Videoen viser at de

andre bilene sto stille, at det ikke var berøring mellom dem, og at sikredes bil var i bevegelse. Først når sikredes bil traff bil nr. 2 oppsto skadene, og de andre bilene kan ikke sies å ha medvirket til det. Et plutselig stopp kan forekomme, og når den kjørende ikke klarer å stanse for denne hindringen, så er det brudd på trafikkreglene § 13, jf. vtrl. § 3, om at det skal kjøres slik at det ikke «oppstår fare eller voldes skade». Foretaket påla sikredes bil fullt ansvar iht. bal. § 8 c om brudd på trafikkregel. Det er en objektiv regel som ikke oppstiller krav til skyld, og hvor det avgjørende er om bilen ble kjørt, plassert eller behandlet slik at den kom i strid med trafikkreglene. I aktuelle situasjon var det sikredes bil som hadde mulighet til å styre videre hendelsesforløp, og hans handlingsalternativ ville vært å stanse for å hindre sammenstøt.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet i saken er om foretakets ansvarsfordeling etter kjedekollisjonen er korrekt.

Nemnda slutter seg til sekretariatets vurdering:

Ansvarsfordeling i bilkollisjonssaker reguleres av bilansvarsloven, og spørsmålet er her om foretakets ansvarserkjennelse er i tråd med bal. § 8.

Ansvar etter denne bestemmelsen er betinget av enten utvist uaktsomhet (a), teknisk svikt (b) eller brudd på trafikkreglene (c). Hvis alle 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. Det betyr at hver av partene må sannsynliggjøre at motparten har vært uaktsom eller overtrådt trafikkreglene for å kunne få dekket skaden av forsikringsforetaket. 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. I dette tilfellet foreligger ikke dette, slik at skyldfordelingen vil måtte bero på en totalvurdering av andre bevis som er fremlagt i saken. Forutsetning for at ansvar skal ilegges er at bilføreren har utvist uaktsomhet eller kjørt i strid med trafikkreglene.

Basert på sakens dokumenter, herunder politidokumentene, legger sekretariatet til grunn at sammenstøtene oppsto i en slak oppoverbakke mellom to tunneler, at fartsgrensen var skiltet med 70 km/t, at det var tørr og bar vei, dagslys og god sikt med oppholdsvær, samt at temperaturen var ca. fem plussgrader. Videoen av hendelsen viser at bil nr. 1 stoppet opp pga. kø, at bil nr. 2 som kom bak måtte svinge litt over til venstre og inn i motsatt kjørefelt for ikke å kjøre inn i bil 1, og at bil nr. 3 (din bil), som kom bak bil nr. 2, ikke klarte å stanse før den kjørte inn i bil nr. 2. Uten at dette kan ses på videoen, så finner vi det tilstrekkelig sannsynliggjort at din bil skjøv bil nr. 2 lenger over i motgående kjørefelt, slik at bil nr. 2 traff bil nr. 4 som kom kjørende i motgående kjørefelt. Dette støttes av forklaringen gitt av fører av bil nr. 4, som i sin skademelding oppga at 'Bil i motsatt kjørefelt ble påkjørt bakfra .. deretter kjørte den påkjørte bilen over i motsatt kjøreretning og inn i siden på min bil. Det var saktegående trafikk i mitt felt pga kø'.

Slik vi oppfatter sakens faktum, så ville ikke sammenstøtene og skadene på bilene oppstått dersom din bil hadde greid å stanse. Spørsmålet blir så om du kjørte uaktsomt eller i strid med trafikkreglene.

Det følger av trafikkreglene § 5 nr. 3 at 'Avstanden til forankjørende skal være så stor at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende saktner farten eller stanser' og av § 13 nr. 1 at 'Kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring'.

Basert på foreliggende saksdokumenter og videoen av hendelsen, så er det sekretariatets vurdering at sammenstøtet med bil nr. 2 oppsto fordi din bil ikke holdt tilstrekkelig avstand til denne bilen sett hen til din bils kjørehastighet. Det er også vår vurdering at det ikke oppsto en upåregnelig hindring, idet det må anses påregnelig at det kan oppstå kø som krever rask nedbremsing. Dette viser etter vårt syn at du brøt trafikkreglene § 5 nr. 3 og § 13 nr. 1, idet du ikke klarte å tilpasse deg situasjonen ved å stanse i tide for å unngå sammenstøtet med bil nr. 2. Vi kan ikke se at dine anførsler om at det foran deg ble skapt en nødsituasjon, at bil nr. 2 sine bremselys kan ha vært defekt, og at du holdt avstand og lav hastighet og ikke kunne unngå sammenstøtet, endrer dette, da vi ikke kan se at det sannsynliggjør at du overholdt de nevnte trafikkreglene. Det er vår oppfatning at dette er i tråd med nemndspraksis, se FinKN 2018-582, hvor nemnda i en noe lignende sak uttalte:

Ut fra den fremlagte dokumentasjonen har klager brutt trafikkreglene § 5 nr. 3 om at avstanden til forankjørende skal være så stor at det ikke oppstår fare for påkjørsel dersom den forankjørende saktner farten eller stanser, og § 13 pkt. 1 om at kjørende skal kunne stanse foran enhver påregnelig hindring. Det foreligger derfor ansvarsgrunnlag etter bal. § 8 (c). Spørsmålet er imidlertid om klager er ansvarlig for skade på begge bilene foran. De to andre partene i kollisjonen beskriver hendelsesforløpet slik at kollisjonen mellom disse to bilene oppstod ved at klagers bil kjørte inn i den midterste bilen, og at denne ble dyttet inn i den fremste bilen. Klager har på sin side forklart at den midterste bilen allerede hadde kjørt inn i den fremste bilen før klagers bil traff den midterste bilen. Nemnda har ikke grunnlag for å si hvilken forklaring som er korrekt, men når to deltagere beskriver skaden på samme måte, mener nemnda dette må legges til grunn. Klager er da ansvarlig.

Sekretariatet har som allerede påpekt lagt til grunn at bil nr. 2 traff bil nr. 4 fordi den ble skjøvet lenger inn i motgående kjørefelt av din bil, og det er derfor vår vurdering at din bil er ansvarlig for skadene på både bil nr. 2 og nr. 4. Vi kan ikke se at det er sannsynliggjort at det er forhold på motpartenes side, som tilsier at det likevel er grunnlag for skylddeling iht. bal. § 8 annet ledd. I den anledning vil vi vise til FinKN 2017-470 hvor nemnda uttalte følgende i en sak der klager hadde kjørt inn i motparten bakfra da motparten brått bremsset ned:

Partene er enige om at klager kjørte inn i motparten bakfra. I utgangspunktet har han derfor brutt trafikkreglene § 5 nr. 3 om å holde tilstrekkelig avstand, og det foreligger ansvarsgrunnlag etter bal. § 8 c). Klager anfører at motparten bremsset bevisst og umotivert, men har i ettertid erkjent at det var kattunger ved veien. Dette tilsier at motpartens forklaring om nedbremsing for å unngå å kjøre på kattene var korrekt. Det er etter dette at klager er i så fall ansvarlig etter bal. § 8 c) uten at det er ansvarsgrunnlag for motparten.

Vår konklusjon er således at det ikke er fremlagt noe som tilsier at det er grunnlag for skylddeling iht. bal. § 8 annet ledd, og du er dermed ansvarlig iht. bal. § 8 bokstav c og trafikkreglene § 5 nr. 3 og 13 nr. 1.

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 Fanny Helle (forbrukerrepresentant).