

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-1267

15.12.2025

Protector Forsikring ASA

Bilansvar

Skyldfordeling – møtekollisjon – bal. § 8.

Det inntraff en møtekollisjon mellom klagers bil og motpartens buss. Det ble ikke utarbeidet felles skademelding, og partene var uenige både om hendelsesforløpet og hvor kollisjonen oppsto. Klager hevdet at hans forklaring, sammen med fremlagte bilder og video fra stedet etter kollisjonen, dokumenterte ulykkens lokalisering, og at bussen derfor måtte ilegges fullt ansvar for påkjørselen. Foretaket mente derimot at det ikke var fremlagt tilstrekkelig bevis for å holde bussen ansvarlig for hendelsen, og at saken måtte løses ved at hver part dekket sin egen skade. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt, og viste til at det ikke var dokumentert at motpartens kjøring tilsa at han måtte bære det fulle ansvaret for sammenstøtet.

Saksfremstilling

Saken gjelder spørsmål om ansvarsfordeling etter møtekollisjon mellom klagers personbil og motpartens buss.

Det inntraff en møtekollisjon mellom klagers bil og motpartens buss den 20.7.24. Klagers bil var forsikret i Tryg Forsikring NUF, mens bussen var forsikret i Protector Forsikring ASA (heretter «foretaket»). Det ble ikke utarbeidet en felles skademelding, og partene fremla ulike beskrivelser av hendelsesforløpet. På s. 2 i skademeldingen oppga motparten at bussen hadde en hastighet på 5 km/t på kollisjonstidspunktet. Fra bussjåførens forklaring hitsettes:

Snudde i snuplass og kjørte ut da jeg ble truffet av møtende bil.

Motparten vedla også en skisse som viste at kollisjonen oppsto mellom høyre front på klagers bil og venstre bakre del av bussen ved utgangen av en holdeplass.

Det er ikke fremlagt noen skademelding eller umiddelbar forklaring fra klager i etterkant av hendelsen. Det fremgikk imidlertid at klager overfor Tryg anførte at motparten burde holdes fullt ansvarlig, da skaden oppsto som følge av at bussen kom over i hans kjørebane.

Den 12.1.25 opplyste foretaket at det ikke forelå tilstrekkelig grunnlag for å bevise at klagers forklaring var mer sannsynlig enn motpartens, og at saken derfor måtte avsluttes med at hver part dekket sin egen skade.

Klager påklaget avgjørelsen 16.1.25, med den begrunnelse at hans forklaring fremsto som mer sannsynlig enn motpartens. I klagen uttrykte klager også kritikk over at Tryg på et tidligere tidspunkt ikke hadde gjort ham oppmerksom på at det ikke bare var uenighet om skyldspørsmålet, men også om selve kollisjonsstedet. Klager vedla flere bilder til støtte for hans fremstilling. Fra forklaringen hitsettes:

... I alle de årene jeg har bodd i [L] ... er det ett sted det kan oppstå farlige situasjoner mellom bil og buss. Det er i svingen i [T] ... like bortenfor holdeplassen/snuplassen. For å klare svingen må bussen over i motgående kjørefelt. Det betyr at når man kommer kjørende mot svingen samtidig med en buss så må begge stoppe og

en av partene må rygge. Da det er lettere for en bil å rygge enn en buss er det bilen som vanligvis rygger. Det skjedde i dette tilfellet, men sjåfør ventet ikke til jeg hadde fått rygget tilstrekkelig bakover, og kjørte derfor inn i min bil. Vedlagte bilde 5 viser oversikt over svingen.

Når det gjelder stedet busselskapet angivelig mener at hendelsen skal ha skjedd så har jeg følgende å bemerke. For å komme i den posisjonen må bussen ta svingen gjennom snuplassen, og for å rette opp bussen må den over i motgående kjørefelt.

Kommer en kjørende med bil mot bussen da så må man bremse ned og stoppe til bussen har fått rettet seg opp. Når man har klart å være så oppmerksom at man har stoppet for å vente på at bussen får kommet seg over i riktig kjørefelt, mener jeg at det er overveiende sannsynlig at man klarer å unngå å kjøre inn i bussen. Eneste fare på dette stedet er hvis man ikke oppdager at bussen kommer og kjører inn i den før den har rettet seg opp. I og med at det er så oversiktlig der er det også lite sannsynlig.

Vedlagte bilder 6, 7 og 8 er tatt av meg etter hendelsen. Bilde 6, av bussen, er tatt på litt avstand, og det kan ikke være tvil om at det er tatt i [T] ... på stedet jeg har markert i bilde 3. Bilde 7, av bussen, er det samme som bilde 6, men her har jeg zoomet inn slik at man ser at bussen er påført skaden. Bilde 6 som viser at dette er i [T] ... etter svingen hendelsen skjedde i, må da være tatt etter at hendelsen inntraff. Hvis hendelsen skjedde der busselskapet påstår det har skjedd, hvorfor kjører sjåføren dit for å stoppe? Få meter lengre framme er det for øvrig en busslomme der busser som har pause pleier å stå, der hadde han i hvert fall ikke stått i veien?

Så er det min bils plassering. Ved å se på bildet (bilde 8) ser man at jeg står delvis oppe på fortauet, og selv om man ikke ser så mye av fortauet så kan man se at det er rett der. Man kan også se skyggen fra bilen. Regner med at dere lett klarer å finne ut av himmelretningene på [B] ..., og hvis vi er enige om tidspunktet så kan ikke min bil stå slik plassert ved fortauet i området der busselskapet mener hendelsen skjedde. Det er ikke fysisk mulig at det kan bli skygge på den siden da solen vil skinne rett på. Bilde 1 viser området med rett fortau. Det er også fortau på motsatt side fra der jeg har markert bussen i bilde 2 og i deler av snuplassen, men på ingen av de stedene er det mulig at bilen kan gi en skygge som på bildet.

I bilde 3 viser jeg hvor bilen min sto når bildet er tatt. Ut ifra hvordan skyggen faller og at det er fortau der bilen står vil jeg gjerne høre argumenter som overbevisende mener at det kan være et annet sted bilen min står, gitt at vi er enige om at hendelsen har skjedd innenfor området jeg har markert i bilde 4.

Jeg mener at dette beviser at bildet av min skadete bil er tatt i [T] ... etter svingen der jeg mener sammenstøtet skjedde. Hvis så hendelsen skjedde der busselskapet mener det skjedde så skal jeg altså ha snudd på snuplassen, kjørt tilbake på [T] ... gjennom svingen, tatt en 180 graders sving på veien for å parkere halvveis opp på fortauet, se bilde 5 der jeg har tegnet inn hvordan jeg da må ha kjørt.

Grunnen til at bilen min står der jeg har markert det i bilde 3 er fordi hendelsen skjedde ved møte i svingen og at bussen ikke ventet med å kjøre til jeg hadde kommet meg tilstrekkelig tilbake. At bil og buss står der de er avbildet etter hendelsen vil jeg si er veldig naturlig. Og det er det som faktisk har skjedd. Jeg vet det, min sønn som var passasjer vet det og bussjåføren vet det. Det jeg også vet er at busselskapet har mye å tape i slike saker, og er tydeligvis villige til å gå langt for å slippe unna. Selv taper jeg og min samboer 6000,- i egenandel samt 5% bonustap. Det skal vi klare fint. For vår del handler det ikke om penger, men om redelighet, og en forventning om at man kan være ærlige om hva som faktisk har skjedd. Jeg hadde forventet mer av et forhåpentligvis seriøst selskap.

Tryk opprettholdt sitt standpunkt. Den 17.2.25 brakte klager saken inn for Finansklagenemnda.

Klager har i det vesentlige anført at motparten må bære det fulle ansvaret for sammenstøtet. Etter at klagers bil ble påkjørt av bussen, kom partene ikke til enighet om skyldspørsmålet. Det viste seg senere også å være uenighet om hvor sammenstøtet faktisk fant sted. Klager mener at hans forklaring, sammen med fremlagte bilder og videoklipp, underbygger hvor hendelsen skjedde, og at bussen har hele ansvaret for påkjørselen. Klager viser til at det er vanlig at biler møter busser i svingen, og at bilførere da må rygge for å gi bussen plass. I dette tilfellet anfører klager at bussjåføren begynte å kjøre før han hadde rukket å rygge langt nok tilbake, og dermed traff hans bil.

Foretaket har i det vesentlige anført at saken må løses ved at hver part dekker sin egen skade. Det foreligger ikke en felles skademelding mellom partene. Ifølge klagers forklaring oppsto skaden som

følge av at bussen kom over i personbilens kjørebane, mens bussjåføren bestrider dette. Foretaket viser til bilder 1–7, innsendt av klager, som etter dets vurdering viser at skaden oppsto etter at bussen hadde fullført svingen og kjørt rett fram. Det anses derfor ikke mulig at bussens bakpart traff klagers bil. Foretaket mener at klager ikke har fremlagt tilstrekkelig bevis for at bussen kan holdes ansvarlig for ulykken. Det foreligger dermed ikke erstatningsplikt i henhold til bilansvarslovens bestemmelser.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

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

Nemnda slutter seg til sekretariatets vurdering:

Ansvarsfordeling i bilkollisjonssaker reguleres av bilansvarslova (bal).

Spørsmålet er om foretakets ansvarserkjennelse er i tråd med 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 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 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 nærværende sak foreligger det ingen fellessignert skademelding. Partene er enige om at det oppsto en møtekollisjon mellom kjøretøyene, men uenige om det nærmere hendelsesforløpet. Motparten har forklart at bussen snudde på holdeplassen og kjørte ut, og at den da ble truffet av din bil. Ifølge motparten var det tilstrekkelig plass til begge kjøretøyene der din bil sto, og kollisjonen oppsto da du kjørte fremover.

Du har på din side forklart at sammenstøtet ikke skjedde ved utkjøringen fra holdeplassen, men i svingen like før denne. For å gjennomføre svingen måtte bussen krysse over i motgående kjørefelt. Det var i denne situasjonen enklere for en personbil å rygge enn for bussen å manøvrere. Etter din forklaring ventet ikke bussjåføren tilstrekkelig lenge på at du skulle rygge, men valgte i stedet å kjøre, noe som resulterte i kollisjon med din bil.

Partenes forklaringer om sammenstøtet er følgelig motstridende, og det foreligger ingen nøytrale vitner som kan sannsynliggjøre hvilken forklaring som fremstår mest korrekt. Vi har mottatt skisser fra motparten, men da denne ikke er nedtegnet på en fellessignert skademelding, vil den ikke få betydning i ansvarsvurderingen.

Vi har fått fremlagt åtte bilder som viser kjøretøyene og området etter hendelsen. Din bil har synlige skader på venstre front og hjulbue. Når det gjelder bussen, har vi mottatt bilder av dens bakre del, hvor det fremgår antydninger til merker på venstre hjørne, samt skade på det som fremstår som et markeringslys. Samlet sett indikerer bildene at treffpunktet var mellom venstre fremside på din bil og den bakre delen av bussens venstre langside.

Du opplyser at bilde 6 viser bussen parkert i utgangen av svingen, og stiller spørsmål ved hvorfor bussjåføren skulle ha kjørt frem til dette smale punktet og deretter stanset, dersom sammenstøtet faktisk skjedde ved holdeplassen. Videre viser du til bilde 8, hvor bilen din står delvis på et fortau i utkanten av svingen, noe som underbygges av både underlaget og skyggeforholdene. Du anfører at solens posisjon på det aktuelle tidspunktet gjør det fysisk umulig for bilen å ha stått slik i området busselskapet viser til, da solen da ville ha belyst bilen fra motsatt side. Bilde 1 og 2 viser andre områder med fortau, men ingen av disse stemmer overens med skyggeretningen. I bilde 3 har du markert den faktiske plasseringen av bilen da bildet ble tatt. På bakgrunn av dette mener du det er klart at bilen sto i utkanten av svingen, og at det var på dette stedet sammenstøtet fant sted.

Vi har også mottatt fire videoer som viser bussens normale kjøremønster i området. Du påpeker at video 3 og 4 viser at bussen må svinge inn i motgående kjørefelt for å snu, noe som gjør den posisjonen motparten har oppgitt i skademeldingen fysisk umulig. Video 1 og 2 viser at bussen også må krysse inn i motgående felt i svingen. Veien er smal, uten spill, og ikke tilpasset store kjøretøy, noe som ofte tvinger personbiler til å

rygge. Du forklarer at du ikke rakk å rygge langt nok da hendelsen skjedde, og at bussen derfor traff bilen din.

Til dette vil sekretariatet bemerke at bildene og videoene er fra tiden etter uhellet, og at disse ikke viser kjøretøyenes fart eller plassering i kollisjonsøyeblikket. Som nevnt har ikke sekretariatet teknisk kompetanse, og kan ikke på selvstendig grunnlag ta stilling til hvordan et sammenstøt har oppstått ut fra bilder og videoer etter hendelsen alene. For at vi skal kunne ta stilling til ansvarsspørsmålet må vi få tilsendt fagkyndige uttalelser, rekonstruksjon eller analyse av situasjonen som dokumenterer at motparten er mer å bebreide for sammenstøtet.

Sekretariatet kan ikke utelukke at uhellet har oppstått slik du har fremlagt saken for oss. Ut fra alminnelige bevisbyrdebetraktninger finner vi imidlertid ikke at dette i tilstrekkelig grad er sannsynliggjort. Som nevnt vil vi ved behandling av saker kun forholde oss til den skriftlige dokumentasjonen som partene har innhentet og fremlagt. Det foreligger motstridende forklaringer, og det er ikke fremlagt nøytrale vitner eller andre tilstrekkelige tekniske bevis som kan bekrefte noen av partenes påstander. Ettersom nøyaktig sted og bussens plasseringer idet uhellet oppsto for øvrig er uklart, så er det ikke mulig å konkludere med ansvar i saken. Tilfellet må derfor løses med at hver part bærer sin egen skade, jf. bal. § 8.

Finansklagenemnda har i en rekke avgjørelser der det foreligger motstridende forklaringer, konkludert med at hver part må bære egen skade da det ikke er ansett å foreligge tilstrekkelig dokumentasjon for at noen av partene har opptrådt uaktsomt eller brutt trafikkreglene. Fra nemndas side er det i slike tilfeller konkludert med at en må falle ned på hovedregelen i bal. § 8, som er at hver part bærer egen skade.

Til støtte for dette kan det vises til tidligere nemndavgjørelsen **FinKN 2017-468** som gjaldt ansvarsfordelingen etter sammenstøt mellom klager og motpartens motorvogn. Nemnda kom til at det ikke var dokumentert uaktsomhet eller brudd på trafikkregler hos noen av partene og at hver part da måtte bære egen skade. Fra nemndas avgjørelse hitsettes:

Det er ingen nøytrale vitner som kan bekrefte partenes forklaringer. Nemnda har ikke grunnlag for å ta stilling til hvilken forklaring som fremstår som mest troverdig. I så fall er det ikke dokumentert uaktsomhet eller brudd på trafikkregler hos noen av partene. Den korrekte løsningen er da at hver part bærer sin skade etter bal. § 8 første ledd.

I sakens anledning viser vi også til avsagte nemndavgjørelser **2023-267**, **2021-332**, **2021-130**, m.fl. der nemnda i samtlige saker har konkludert med at det ikke i tilstrekkelig grad er sannsynliggjort ansvarsgrunnlag hos den ene parten i kollisjonssaker der det foreligger avvikende forklaringer.

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 Hege Sundby (forbrukerrepresentant).