

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-32

9.1.2025

KLP Skadeforsikring AS

Bilansvar

Skyldfordeling etter møtekollisjon – bal. § 8.

Klager kolliderte med motgående bil på en bro. Det forelå ingen felles skademelding. Det var gode passeringsmuligheter på stedet, og partene var uenig i hvilken bil som lå feilplassert i kollisjonsøyeblikket. Ettersom begge parter var forsikret i samme foretak, ble det oppnevnt en voldgiftsdommer som løste saken med at hver part måtte bære egen skade. Foretaket sluttet seg til voldgiftskjennelsen. Klager ønsket derimot ikke å binde seg til avgjørelsen og mente at motparten måtte bære fullt ansvar for sammenstøtet. Ifølge klager hadde voldgiftsretten på ingen måte vurdert bremsesporene tilstrekkelig. Bilder viste ifølge klager tydelig at bremsesporene startet inne på klagers veiside, og at bilen dermed ikke kunne vært i motsatt kjørebane da han bremsset i kollisjonsøyeblikket. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsfordeling etter møtekollisjon mellom klager og motpartens bil.

Møtekollisjonen fant sted på en bro den 13.10.23 rundt kl. 07.15. Det var god sikt og tørr veibane da uhellet inntraff. Begge bilføreren fremholdt at de holdt en hastighet på ca. 40 km/t før kollisjonen inntraff.

Det ble ikke fylt ut felles skademelding i saken. Partene var forsikret i KLP Skadeforsikring AS (heretter foretaket). Fra klagers skademelding hitsettes:

Kjører denne strekningen 5 – 10 ganger daglig. Hade rene ruter og bra sikt. Holdt min side som vanlig ante ingenting før det smalt. Møtende bil kjørte inn i mott venstre forhjul slik at min forstilling ble vrent mot venstre og jeg gikk i rekkverket på motsatt side der oppstod meste skaden på min bil. Jeg har målt ca 50 cm fra den kvite stripa fra mine bremsespor. Politiet sa de hadde tatt bilder av dette.

Fra motpartens nettskademelding hitsettes:

Jeg var i retning mot stasjonen og den andre bilen retning mot sentrum. Jeg hørte plutselig skrapelyder og så speilet mitt falle ut på venstre side. Jeg satte på nødllys og gikk ut av bilen. Gikk bort til den andre bilen for å se at alt gikk bra med den andre sjoføren (passasjerer) det gikk fint med mannen og ha sa at han mente han kjørte ut i mitt kjørefelt. Når vi skulle skrive skademelding byttet han mening og sa at det var jeg som var over på hans felt. Bilen hans kom over på mitt felt og krasjet i autovernet. Politiet har opprettet sak, og vi skrev ikke en skademelding.

Politiet ankom kollisjonsstedet rundt kl. 08.00. Det ble opplyst at uhellet skjedde omtrent midt på broen, hvor det var ett kjørefelt i hver retning og autovern på begge sider av broen. Det var ingen midtlinje som skilte kjørefeltene. Politiet fant spor i autovernet som kunne tyde på at kjøretøy hadde vært i kontakt med dette. Det var også bremsespor på stedet som antakeligvis var laget av klagers kjøretøy. Politiet henla saken ut fra bevisets stilling.

Ettersom begge partene var forsikret i KLP Skadeforsikring AS, ønsket foretaket at det skulle oppnevnes en voldgiftsdommer som skulle avsi dom i saken. Klager var enig i at saken kunne avgjøres med voldgift, men ønsket ikke å binde seg til avgjørelsen.

Voldgiftsretten foretok en åstedsbefaring sammen med partene. Ifølge åstedsbefaringen hadde broen en lengde på rundt 300 meter. Med referansepunkt i skadene på rekkverket hadde motparten kjørt minst 200 meter på broen, mens klager hadde kjørt ca. 100 meter før kollisjonen inntraff. Videre ble det lagt til grunn at bredden på kollisjonsstedet var minst seks meter, at samlet bilbredde var 3,78 meter, og følgelig at det var gode passeringsmuligheter på stedet.

Den 11.12.23 løste Voldgiftsretten saken med at hver part måtte bære sin egen skade. Voldgiftsdommeren mente at det var ingen tvil om at minst én av bilførerene hadde holdt for langt til venstre eller foretatt en kursendring mot venstre like før passeringen skulle finne sted, men at det ut fra sakens dokumenter ikke var mulig å ta tilstrekkelig sikkert standpunkt til hvilken part (eller begge) som var skyld i kollisjonen. Fra avgjørelse hitsettes:

Voldgiftsdommeren finner det ikke mulig under henvisning til skadene på kjøretøyene å kunne trekke noen slutning om kjøretøyenes plasseringer i veibanen i kollisjonsøyeblikket og heller ikke om noen av kjøretøyene har befunnet seg i svingposisjon mot venstre da kollisjonen inntraff.

Dersom situasjonen var den at [motpart] like før passeringen skulle finne sted foretok en kursendring mot venstre, slik at hun med venstre side foran av sin bil kjørte inn i venstre side langt fremme på [klagers] bil, ville det, etter voldgiftsdommerens oppfatning, ha vært naturlig at [klagers] bil fikk en kursendring mot høyre, ikke mot venstre. Faktum var imidlertid at bilen fikk en kursendring mot venstre, og en slik kursendring ville ha vært mer naturlig om [klager] i kollisjonsøyeblikket hadde en kursendring mot venstre, og at han etter kollisjonen hadde fortsatt sin kursendring mot venstre.

(...)

Under henvisning til de opplysninger som foreligger i saken, særlig bilførernes forklaringer og skadene på kjøretøyene, samt den usikkerhet som foreligger når det gjelder avsatte spor i veibanen, er voldgiftsdommeren kommet til at det ikke er mulig å ta tilstrekkelig sikkert standpunkt til hvem som har kjørt i strid med Trafikkreglenes § 5, punkt 1 og den generelle aktsomhetsbestemmelse i Vegtrafikklovens § 3.

Foretaket sluttet seg til voldgiftskjennelsen. Klager hadde ikke kaskoforsikring, og fikk derfor ingen erstatning for skader på eget kjøretøy fra foretaket.

Klager var uenig i avgjørelsen og meldte saken inn til Finansklagenemnda 27.2.24. I klagen ble det vedlagt en uttalelse fra mekaniker datert 8.2.24, hvor vedkommende hadde redegjort for sin oppfatning av kollisjonen ut ifra bremsemerkene og skadene på bilene.

Klager har i det vesentlige anført at motparten må bære ansvaret for sammenstøtet. Ifølge klager har voldgiftsretten på ingen måte vurdert bremsesporene tilstrekkelig. Bildene fra skadestedet viser tydelig at både høyre og venstre bremsespor starter godt inne på klagers side

av veien, og at bilen dermed ikke kan ha vært i motsatt kjørebane da han bremsset i kollisjonsøyeblikket. Bilder av skadeomfanget viser at venstre forhjul på klagers kjøretøy hadde vrenget seg/punktert i sammentreffet, og at bilen ufrivillig dreide seg mot venstre, og endte i rekkverket på motsatt side. Dette er også grunnen til at venstre bremsespor ikke synes like godt på bildene fra skadestedet. Klager mener det er spekulativt av voldgiftsdommeren å hevde at sporene må være avsatt etter kollisjonen. Det er fullstendig absurd å insinuere at klager i realiteten kunne vært over i motpart sin kjørebane – og så skjedde sammenstøtet – og så kjører klager tilbake i sitt kjørefelt før han bremses/bremsemerkene starter. Det klart mest sannsynlige er at klager var i sin egen kjørebane, og at bremsesporene starter rett før/rett etter kollisjonsøyeblikket. Dette samsvarer med partsforklaringene, og understøttes av en redegjørelse innhentet fra bilmekaniker. Klager bemerker også at motparten godtok et forelegg på stedet, og at ingen personer ville akseptert et forelegg fra politiet, dersom de ikke mente å ha gjort noe galt.

Forsikringsforetaket har sluttet seg til voldgiftskjennelsen og mener at løsningen om at skadene må bli hvor de rammer er riktig. Voldgiftsdommeren er av den oppfatning at bremsesporene må være avsatt etter sammenstøtet, og at disse ikke angir klagers nøyaktige posisjon i veibanene i kollisjonsøyeblikket. Det er også voldgiftsdommerens oppfatning at dersom motparten like før passering foretok en kursendring mot venstre, slik at hun med venstre bilfront kjørte inn i venstre side langt fremme på klagers bil, ville det vært naturlig at klagers bil fikk en kursendring mot høyre, og ikke mot venstre. Under henvisning til de opplysninger som foreligger i saken, særlig bilførernes forklaringer og skadene på kjøretøyene, samt den usikkerhet som foreligger når det gjelder avsatte spor i veibanen, mener voldgiftsretten derfor til at det ikke var mulig å ta tilstrekkelig sikkert standpunkt til hvem som har kjørt i strid med trafikkreglenes § 5, pkt. 1 og den generelle aktsomhetsbestemmelse i vegtrafikkloven § 3.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretakets ansvarskjennelse 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 parters forhold tilsier at de kommer inn under ett 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 forsikringsforetak. 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. Forutsetning for at ansvar skal ilegges er at bilføreren har utvist uaktsomhet eller kjører i strid med trafikkreglene.

Ifølge åstedrapporten var det gode passeringsmuligheter på stedet. Det er følgelig på det rene at minst én av partene har holdt for langt til venstre like før passering skulle finne sted.

Spørsmålet blir dermed om klager kan sannsynliggjøre at motpart hold for langt til venstre i kollisjonsøyeblikket, med den følge at hun må ilegges fullt ansvar for kollisjonen.

I dette tilfellet foreligger det ingen felles skademelding. Partene er enige i at sammenstøtet oppstod på broen, men uenig i bilenes posisjoner i veibanen like før kollisjonen inntraff. Motpart har i sin forklaring

oppgitt at hun var omtrent midt på broen da hun hørte et smell samtidig som venstre speil ble ødelagt. I bakspeilet så hun at det var en bil som snurret og sto i autovernet i hennes kjørefelt. Hun snakket med klager like etter kollisjonen, hvor han erkjente å ha kjørt ut i hennes kjørefelt. Da partene skulle skrive skademelding etter å ha flyttet bilene, byttet imidlertid klager mening, og uttalte at det var hun som kom over i hans kjørefelt.

Klager mener på sin side at det var motparten som var skyld i sammenstøtet. Omtrent midt på broen kom motgående bil over i hans kjørebane, hvor den med sin venstre side traff venstre siden på egen bil, slik at hjulene vregte seg. Dette medførte at bilen snurret rundt og havnet i motsatt kjørefelt. Bilen traff autovernet slik at det ble skader også på dette.

Klager viser til at motpart ville akseptert forelegg på stedet og anfører at ingen ville godtatt forelegg fra politiet om de ikke hadde gjort noe ulovlig. Vi gjør i den forbindelse oppmerksom på at forelegg kan tillegges vekt ved spørsmål om det foreligger ansvarsgrunnlag for en bilfører, jf. bl.a. **FinKN 2017-007, 2017-453 og 2016-040**, men at dette forutsetter at forelegget gir en rimelig forklaring på hvorfor forelegget ble gitt, jf. **FinKN 2023-748**. Her har politiet imidlertid ikke gitt motparten et forelegg, men henlagt saken etter bevisets stilling. Det at motparten åpnet for å akseptere et forelegg på stedet, er ikke ensbetydende med at hun påtok seg ansvaret for uhellet, herunder at motpart med dette erkjenner at hennes bil var plassert for langt til venstre i veibanene idet kollisjonen inntraff. Dette samsvarer hverken med hennes skademelding eller politiforklaring for øvrig. Følgelig vil ikke dette momentet illegges noen avgjørende betydning i vurderingen av hvilken part (eller begge) som var skyld i sammenstøtet.

Sekretariatet har fått fremlagt flere bilder fra skadestedet. Ut fra disse kan vi se et bremsespor fra høyre hjul som starter rundt 0,5 meter fra den stiplede kantlinje, og som går i bue mot venstre og ender i autovernet på motsatt side. Siden partene er enige om at klagers bil traff rekkverket, er det følgelig nærliggende å anta at sporet er fra klagers kjøretøy. Videre kan vi se antydninger til et venstre bremsespor, men dette kommer ikke like tydelig frem på bildene fra kollisjonsstedet.

Voldgiftsretten er av den oppfatning at bremsesporene må være avsatt etter sammenstøtet, og at disse ikke angir klagers nøyaktige posisjon i veibanene i kollisjonsøyeblikket. Videre mener voldgiftsretten at skadene på klagers bil i det alt vesentlige har sammenheng med kollisjonen med rekkverket. Voldgiftsretten hevder at dersom motpart like før passering foretok en kursendring mot venstre, slik at hun med venstre bilfront kjørte inn i venstre side langt fremme på klagers bil, ville det vært naturlig at klagers bil fikk en kursendring mot høyre, og ikke mot venstre.

Klager anfører derimot at bildene fra skadestedet tydelig viser at både høyre og venstre bremsespor starter godt inne på klagers side av veien, og at bilen dermed ikke kan ha vært i motsatt kjørebane da han bremsset i kollisjonsøyeblikket. Videre viser bildene av skadeomfanget at venstre forhjul på klagers kjøretøy hadde vregt seg/punkttert i sammentreffet, og at bilen ufrivillig dreide seg mot venstre, og endte i rekkverket på motsatt side. Dette er også grunnen til at venstre bremsespor ikke synes like godt på bildene fra skadestedet.

Til dette må sekretariatet bemerke at bilder av kjøretøyene i tiden etter sammenstøtet ofte får begrenset betydning i ansvarsvurderingen, all tid disse ikke viser bilenes 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 basert på bilder av bremsespor eller skadene på bilene alene. For at vi skal kunne ta stilling til ansvarsspørsmålet må vi få tilsendt video fra kollisjonsøyeblikket, evt. takstrapper, rekonstruksjon eller analyse av situasjonen som dokumenterer at motparten er mer å bebreide for sammenstøtet.

Sekretariatet forstår det slik at politidokumentene ikke inneholder opplysninger som klargjør forløpet for kollisjonen. Politiet henla saken ut fra bevisets stilling, og til tross for at det ble foretatt åstedsbefaring, kunne ikke Voldgiftsretten trekke noen slutning om hvorvidt klager, motpart eller begge parter hadde holdt for langt til venstre idet passering skulle finne sted.

Klager har riktignok fremlagt en redegjørelse fra bilmekaniker. Av sakens opplysninger fremgår imidlertid at teknikeren har foretatt vurderingen på bakgrunn av bremsesporene og skadeomfang på kjøretøyene.

Bildene i saken er fra tiden etter kollisjonen, og er etter vår oppfatning ikke tilstrekkelig for å kunne fastsette kjøretøyenes plassering forut for sammenstøtet.

Etter gjennomgang av mottatt dokumentasjon finner vi at partene har gitt motstridende forklaringer om hendelsesforløpet, der begge hevder at den andre holdt for langt til venstre. Det er ingen utenforstående vitner som observerte sammenstøtet, og det er ikke fremlagt tilstrekkelige tekniske bevis som fastsetter kjøretøyenes plassering forut for kollisjonen. Politiet har henlagt saken, og Voldgiftsretten fant det ikke mulig å ta tilstrekkelig standpunkt til hvem som stod ansvarlig for sammenstøtet.

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 bl.a. vises til tidligere nemndavgjørelsen **FinKN 2017-468**, som gjaldt møte-kollisjon mellom klager og motpartens bil på en landevei. Det forelå ikke felles skademelding i saken, men partene var enig i at sammenstøtet oppsto på smal vei hvor det ikke var normale passeringmuligheter. Begge partene hevdet imidlertid å ha stått i ro i kollisjonsøyeblikket. Klager anførte at motparten hadde kommet over i motsatt kjørefelt og viste til en vurdering av NAF om at bildene av skadene og av motpartens bremsespor tydet på at motpartens bil hadde dradd over i klagers kjørebane. Forsikringsforetaket kunne ikke se dokumentert uaktsomhet/brudd på trafikkregler på noen av partene sin side og fant at hver part måtte bære sin egen skade. Nemnda kom til at foretakets skylddeling var korrekt.

Foretakets standpunkt synes derfor å være korrekt, og 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.

Klager har i ettertid fremlagt en ny sakkyndig vurdering. Nemnda kan ikke se at denne i tilstrekkelig grad sannsynliggjør at motparten er ansvarlig for kollisjonen.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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