

Finansklagenemnda Person

Avgjørelse FinKN 2025-654

20.6.2025

Fremtind Forsikring AS

Bilansvar

Bilansvar - Regresskrav etter bilulykke – utbetalt oppreisningserstatning – høy hastighet – grov uaktsomhet – bal. § 12.

Klager var som fører av en bil med passasjer involvert i en trafikkulykke. Klager kjørte på forkjørsvei, og kolliderte med en annen bil som svingte ut på forkjørsveien. Fartsgrensen på stedet var 80 km/t, og klager oppga å ha kjørt i cruise control på 75 km/t. Forsikringsforetaket til den andre bilen utbetalte oppreisningserstatning til to personer, ettersom deres forsikringstaker hadde brutt vikeplikten. I senere rapporter kom det frem at klager må ha holdt en fart på minst 130 km/t, og foretaket erkjente ansvar for ulykken. Passasjeren i klagers bil og føreren av den andre bilen fremmet senere krav om oppreisningserstatning, som foretaket utbetalte. Saken reiste spørsmål om foretaket hadde rettslig grunnlag for å kreve regress for den utbetalte oppreisningserstatningen, herunder om klager hadde opptrådt grovt uaktsomt. Nemnda la til grunn den sakkyndige rapportenes konklusjoner hva gjaldt hastigheten på bilen klager kjørte, og at den andre bilen dermed ikke hadde god nok mulighet til å overholde vikeplikten. Nemnda fant det sannsynliggjort at skaden var forårsaket av klagers grovt uaktsomme kjøring. Det var grunnlag for regress. Nemnda ga foretaket medhold.

Saksfremstilling

Klager var i en trafikkulykke. Bilen som klager kjørte, tilhørte en annen person, og var ansvarsforsikret i foretaket.

Innholdet i politidokumentene er delvis oppsummert i en Rekon-rapport. Av politianmeldelsen fremkommer at aktuelle veistreking har en øvre fartsgrense på 80 km/t, og at det var en skiltet forkjørsvei. "Videre er vegstrekingen på stedet oversiktlig og rett, med lang siktlinje fremover i begge kjøreretninger. Vegstrekingen er belyst med lyktestolper", jf. politidokumentene. På bildet i anmeldelsen fremgår at fører av den andre bilen (bil B) skulle kjøre ut på den aktuelle veien, og i krysset var det et vikepliktskilt, som viste at hun hadde vikeplikt for biler på forkjørsveien. Bilene krasjet idet bil B kjørte ut på forkjørsveien.

I referatet etter avhør av føreren av bil B fremgår bl.a. at foreldrene hennes bodde i nærheten, og at hun hadde "kjørt denne veien "ørten ganger" hvor hun stopper og kikker til begge sider". Videre fremgår bl.a. at en venn skal ha fortalt henne at "det har vært snakk om kjøringen til [klager] både før og etter ulykken, de har alltid visst at han har kjørt som et "svin". [...] Det fremgår også at en annen person hadde opplyst om en ulykke hvor klager var involvert ca. en måned tidligere, hvor klager skal ha kjørt i "full fart" og uten tilstrekkelig kontroll i en 50-sone med glatte kjøreforhold. Politiet skal ikke ha vært involvert i hendelsen.

I oppdatering av anmeldelsen 15.3.23 fremgår også at klager var lettere skadd ("Brudd i kragebein", mens fører av bil B var alvorlig skadd ("Liten hjerneblødning, brukket brystben, kutt på tvers av ansiktet, mm." Klagers passasjer (og daværende samboer) var også oppgitt å være alvorlig

skadd ("Flere brudd i kroppen")

I politidokumentet "[e]genrapport ifm oppmåling på ulykkesstedet" står det at det var mulig å se en kjørende bil på forkjørsveien 218 meter fra det aktuelle krysset.

I rapport 21.6.24 fra Rekon DA, fremgår at rapporten er basert på politidokumentene, befaring og besiktigelse av skadested og bilen 4.6.24 og bilder av begge biler. Under pkt. 3 «[h]endelsesforløp» fremgår:

Ut fra grunnlagsmaterialet legges følgende hendelsesforløp til grunn:

Fører av (bil A) forklarer at han kom kjørende i 75 km/h på "Cruise-Control" da han plutselig så at (bil B) kom kjørende ut i veien foran han. Bilene kolliderte og han husker ikke så mye mer før de var ute på jordet.

Fører av (bil B) forklarer at hun kjørte ned mot krysset hvor hun stoppet, og kikket til høyre og venstre, for å se om det var klart. Hun så ingen bil og kjørte ut i veien, da kom (bil A) ut av ingenting i en "helsikes fart"

Videre siteres:

5. Skadestedet:

Uhellet skjedde sent på kvelden, det var våt bar vegbane og 3 plussgrader.

[...]

6. Simuleringer med Scan-Crash

[...]

6.2. Fastsettelse av EES-verdier.

Når skadene blir så store som i denne saken er det vanskelig å fastsette et smalt intervall for hvor skadeomfanget på bilene ligger. Vi velger derfor å sette en minimumsverdi for skadene på bilene.

[...]

6.3. Simulasjoner med Scan-Crash

[...] I politidokumentene er det merket om at (bil A) hadde dekk med litt lite pigger igjen. Vi legger derfor til grunn at denne hadde noe slitte dekk. (bil B) var påmontert premium vinterdekk med god mønsterdybde.

Trolig er det derfor noe forskjell i friksjonskoeffisient mellom dekk og underlag på de to bilene.

[...] Føreren av (bil B) forklarer at han kjørte i 75 km/h forut for kollisjonen. Dette kan vi si med en gang vil være for lite for å lage skadene som bilene har fått. Vi viser allikevel resultatet av en kollisjon hvor (bil A) kjører i 75 km/h og (bil B) i 10 km/h i kollisjonsøyeblikket [...]

Det er ingen tvil om at vi må øke hastigheten på (bil A). En indikasjon på dette er at speedometeret på (bil A) er låst på en hastighet rundt 150 km/h. [...] Grunnen til at speedometere kan låses slik som dette er at motoren som styrer posisjonen til speedometernålen krever strøm for å skifte posisjon. Derfor kan speedometernålens posisjon bli stående i hastigheten bilen hadde dersom strømmen plutselig blir borte. I denne saken er det svært sannsynlig at kollisjonen har ført til et strømbrydd. [...]

"Step motoren" som sitter i disse speedometerne er klassifisert som de sikreste, hva gjelder nøyaktighet ved låsing. Vi legger inn en sikkerhetsmargin på 10% av avlest hastighet, pluss 4 km/h på de 150 km/h som nålen viser i illustrasjon 21. Det betyr at vi i neste simulering tar som utgangspunkt at (bil A) hadde 130 km/h i kollisjonsøyeblikket. Også (bil B) hadde låst speedometer. [...]

(Bil B) speedometer var låst rundt 15 km/h. Vi har ikke demontert dette speedometeret da vi uansett setter hastigheten til (bil B) lavere, som vil være til fordel for (bil A) nødvendige hastighet i denne saken.

[...]

Med et utgangspunkt på 130 km/h for (bil A) og 10 km/h for (bil B), får vi en ferd som kan stemme med det bilene har hatt. Denne kollisjonen gir EES-verdier rundt 65 km/h for begge biler. Siden det ikke er dokumentert spor etter bilene på asfalten er det vanskelig å si nøyaktig hvordan disse har beveget seg fra kollisjonspunktet til de stoppet opp. (bil A) må bremses etter kollisjonen med retardasjon på 3,6 m/s². Dette er ikke mulig med kun brems på høyre forhjul, det betyr at enten har føreren bremsset, eller så har flere hjul bidratt til å bremse bilen etter kollisjonen. Også på (bil B) måtte det legges inn noe mer brems, enn kun brems på høyre forhjul.

Simuleringen gir EES-verdier omkring minimumsverdiene som ble fastsatt under punkt 6.2.

På bakgrunn av dette gjorde vi også simuleringer hvor (bil A) hadde 150 km/h i kollisjonsøyeblikket. Også da får vi bevegelser på bilene som kan stemme med sluttposisjoner, men det kreves da mer brems på hjulene for at (bil A) skal stoppe på riktig sted. EES-verdiene vil ligge helt opp mot øvre grense av hva vi mener er sannsynlig i denne saken. Mest sannsynlig ligger derfor (bil A)s hastighet i kollisjonsøyeblikket rundt 140

km/h.

7. Konklusjon:

(bil A)s hastighet i kollisjonsøyeblikket ble beregnet til å være minimum 130 km/h. Det er sannsynlig at (bil B) har hatt en hastighet mellom 10-15 km/h i kollisjonsøyeblikket.

I dokumentet Avhør av fornærmede (klagers passasjer og tidligere samboer) 1.10.24 fremgår bl.a. at hun holdt på å sovne da ulykken inntraff, og ikke hadde fått med seg farten bilen hadde. Hun opplyste også at hun ikke trodde det stemte at klager hadde cruise-control på 75 km/t. Videre beskrev hun at klager til vanlig kjørte veldig fort, likte adrenalin og hadde en historikk med flere krasj.

I Rapport fra Statens vegvesen datert 15.11.24 fremgår følgende konklusjon:

[...] Simuleringen i PC-Crash viser at kollisjonshastigheten til enhet A må ha vært ca. 136 km/t for at enhet B skal komme fram til sin sluttposisjon med de forutsetninger på brems/retardasjon og kollisjonspunkt som er lagt inn.

Vår simulering og beregnet hastighet samsvarer med det Rekon kom fram til i sin rapport.

I vurderingen fremgår også at sluttposisjonene til bilene blir feil om man simulerer at bilen til klager kun kjørte i 75 km/t.

Advokat som representerte fører av (bil B) kontaktet foretaket 8.8.24. Hun viste til Rekon-rapporten, at ansvaret følgerig lå på bilansvarsforsikringen for bilen klager kjørte, og ga uttrykk for at foretaket skulle fremsette et forslag til erstatning for den påkjørte bilen.

Foretaket varslet krav om regress av oppreisningserstatning i brev 18.9.24. Det er utbetalt oppreisning til to personer.

Saken mot klager ble av påtalemyndighetene henlagt etter bevisets stilling, jf. meddelelse til fører av (bil B) datert 27.9.24.

I klagen til Finansklagenemnda fremgår at klager mener kollisjonen oppstod "som følge av at sjåføren av (bil B) brøt vikeplikten." Videre, og som forklaring til hvorfor han mente Rekon-rapporten var feil, skrev klager bl.a.:

[Klager] opplyser at han brukte cruisekontroll den aktuelle dagen, og kjørte derfor i 75 km/t. [Klager] opplyser videre at idet bilen kjørte av veibanen har han tråkket inn gasspedalen mens bilen var i lufta slik at turtallet økte og speedometeret sto på 150 km/t da bilen landet på jorden. Det kan også tenkes at (bil B)s posisjon i krysset var nærmere den andre kjøreretningen, jf. punk 6.3 i rapporten, ettersom [klager] opplyste at han "rakk å legge seg over i venstre felt". Til politiet forklarte [klager] at "rett før ulykken "dro jeg bilen over i motsatt kjørefelt for å unngå kollisjonen".

Videre opplyste [klager] til politiet: "fronten på bilen til [den andre bilen] var over på den midtre gule, stiplede linjen, og hele mistenkte bil var over i motsatt kjørefelt med hensikt om å kjøre ut av veien og på jorde" og "på spørsmål om farten til [fører av den andre bilens] bil svarer han at hun hadde høy fart fordi hun plutselig var ute i krysset."

(bil B)s hastighet og vinkel i kollisjonsøyeblikket kan igjen ha betydning for beregningen av de materielle skadene på bilene og således (bil A)s hastighet.

Videre bør det legges til grunn at (bil A) sannsynligvis hadde slitte dekk, og ikke bare "noe slitte dekk". [Klager] opplyser at den aktuelle (bil A) årsmodell 2006 var godt kjørt og hadde sannsynligvis også en del rust i karosseriet som igjen kan ha innvirkning på kreftene i kollisjonsøyeblikket. Det kan også tenkes at (bil A) har rullet bortover veien / grøfta etter kollisjonen uten særlig effekt fra bremsing / bremseeffekt fra høyre forhjul. Det var tre grader, nedbør og våt veibane den aktuelle kvelden. Dette kan ha hatt innvirkning. Videre vil manglende spor i asfalten gjøre det usikkert hvordan bilenes bevegelser har vært etter kollisjonstidspunktet. [...]

I brev 31.1.25 opplyste klager "Hva angår bilen som min klient kjørte, opplyser klient at "han har byttelånt med en mann fra De har byttet bilene gjennom Facebook. Bilen står egentlig registrert på moren til mannen. [...] Mistenkte forteller at de egentlig skulle overføre bilene til

hverandre, men dette har enda ikke blitt gjort på grunn av ulykken".

Klager har i det vesentlige anført at det ikke er grunnlag for regress, idet han ikke har opptrådt grovt uaktsomt. Han har bestridt konklusjonen i rapporten. Rapporten har sannsynligvis feil konklusjon da den kan inneha feilberegninger. Det er for mange usikkerhetsfaktorer i den skadetekniske vurderingen til at konklusjonen kan legges til grunn. Det er neppe mulig å sannsynliggjøre en minimumshastighet i et tilfelle som det her. Han mener at de materielle skadene som bilene ble påført, sannsynligvis også kan oppstå ved hastighet med 75 km/t slik han har forklart. Det vises også til passasjeren i klagers bil sin forklaring, hvor det fremkom at hun trodde hun husket at han hadde nevnt å ha satt på cruise control ikke så langt fra ulykkesstedet. Videre har den andre sjåføren tatt en bevisst vurdering i en situasjon hvor hun har vikeplikt, og hun burde kunne se at klager (herunder bilens lys) kom kjørende mot henne i veibanen fra venstre for henne.

Forsikringsforetaket har i det vesentlige anført at klager har forårsaket skaden ved grov uaktsomhet, slik at det kan kreves regress, jf. bal. § 12. Ingeniørfirmaet (x) som utreder trafikkulykker med tekniske analyser har høy teknisk kompetanse når det gjelder rekonstruksjon av trafikkulykker. Klagers innsigelser til rapporten, og hans alternative forklaringer til hendelsesforløpet kan ikke legges til grunn. Bevismessig har hans forklaring mindre vekt. Det er kjent at også politiet benytter rapporter fra x. for å stadfeste fart, hendelsesforløp og skademekanismer i trafikkulykker. Det dreier seg da ofte om straffesaker der beviskravet er høyere enn i sivile saker. Rapporten må legges til grunn, som den mest sannsynlige fremstillingen av hendelsesforløpet. Det må da legges til grunn at han minimum holdt en hastighet på minst 130 km/t. Foretaket er ikke enige i påstanden om at sjåføren av (bil B) kunne se klagers bil før hun kjørte ut i veien, slik at hun tok en unødigg sjanse. Klagers bil kom i så rask hastighet, at fører av den andre bilen allerede var kommet ut i veibanen før klagers bil kom til syne.

Finansklagenemnda Persons begrunnelse

Spørsmålet er om klager har opptrådt grovt uaktsomt, jf. bal. § 12, slik at foretaket kan kreve regress for utbetalt oppreisningserstatning.

Bal. § 12 fastsetter at:

- Den summen som ein trygdar lyt reide ut for ei trygda motorvogn etter lova her, kan han krevje att hjå den som eig eller bruker vogna eller var med i henne og som
- a. gjorde skaden med vilje eller i grov aktløyse [...]

Etter bestemmelsen kan altså foretaket kreve regress for aktuelle utbetalte oppreisningserstatninger til hhv. fører av bil B og klagers passasjer, såfremt klager forårsaket skaden ved grov uaktsomhet.

For at en handling eller unnlatelse skal anses som grovt uaktsom, må det etter rettspraksis foreligge et "markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet", jf. Rt-1989-1318.

Det er foretaket som må sannsynliggjøre at det forelå grov uaktsomhet. Det er i utgangspunktet tilstrekkelig med alminnelig sannsynlighetsovervekt, jf. HR-2016-2579-A (se særlig avsnitt 33). I nemndas bevisvurdering tillegges tidsnære bevis størst vekt, sml. Rt-1998-1565.

I aktuelle sak viser to sakkyndige rapporter at klager sannsynligvis kjørte i hhv. 140 eller 136 km/t. Rapportene er laget av anerkjente aktører innen rekonstruksjon av trafikkulykker. Etter nemndas syn er ikke klagers innvendinger til disse rapportene tilstrekkelig dokumentert, og de er ikke egnet

til å betvile konklusjonen i rapportene.

Nemnda bemerker at begge rapportene legger til grunn at klagers anførsel om at han kjørte i 75 km/t strider mot begge bilers plassering etter ulykken. Det er videre lagt til grunn at hastigheten klager påberoper ville gitt mindre skade enn hva som er inntruffet på bilene. At vitnene tegner et bilde av at klager har hatt historikk med kjøring i for høy hastighet, støtter også oppunder at det er sannsynliggjort at han kjørte i rundt 140 km/t.

På denne bakgrunn legger nemnda til grunn at klager i kollisjonsøyeblikket kjørte i rundt 136 km/t i en 80-sone, og at hastigheten førte til at føreren av bil B ikke hadde god nok mulighet til å overholde vikeplikten. Nemnda finner det sannsynliggjort at skaden er forårsaket av klagers kjøring, som klart må kunne klassifiseres som grovt uaktsom.

Etter dette foreligger det et rettslig grunnlag for et regresskrav.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Persons konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Kaja de Vibe Malling (leder), Barbro Paulen (bransjerepresentant) og Paal Bjønness (forbrukerrepresentant).