

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-303

18.3.2026

KNIF Trygghet Forsikring AS

Bilansvar

Møtekollisjon mellom lastebil og personbil – bal. § 8 – brudd på trafikkreglenes § 7 nr. 6.

Det oppstod en møtekollisjon mellom klagers personbil og motpartens lastebil i en sving på en relativt smal veistrekning. Partene fylte ut en felles undertegnet skademelding, hvor det fremgikk at motpartens bil stod stille på kollisjonstidspunktet. Videre oppga partene i skademeldingen at veibredden ble målt til 4,5 meter, mens kjøretøyenes samlede bredde var 4,35 meter. Klagers personbil ble ilagt fullt ansvar for sammenstøtet med henvisning til brudd på trafikkreglenes § 7 nr. 6, som pålegger kjørende som møtes, i god tid å vike tilstrekkelig til høyre og kjøre sakte eller stanse. Foretaket anførte at opplysningene i felles undertegnet skademelding tilsa at motparten hadde holdt sin side av veien og oppfylt sin aktsomhetsplikt ved å stanse helt opp før kollisjonen inntraff. Klager hadde ikke gjort det samme, ettersom han ikke klarte å stanse før kollisjonen. Klager anførte på sin side at motparten måtte bære fullt ansvar for sammenstøtet. Ifølge klagers forklaring, kuttet lastebilen svingen og lå dermed feilplassert i veibanen. Videre hevdet klager at han målte veibredden på skadestedet i etterkant av ulykken, og kom da til at det var normal passeringmulighet på stedet. Til klagers siste anførsel, svarte foretaket at veibredden på det aktuelle stedet kunne ha endret seg pga. endringer i snøforhold og brøytekanter. Nemndas flertall kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt, og viste blant annet til at klager hadde brutt trafikkreglene fordi han ikke greide å tilpasse seg situasjonen ved å stoppe før sammenstøtet inntraff.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsspørsmålet etter et sammenstøt mellom klagers personbil og motpartens lastebil i forbindelse med en møtekollisjon, jf. bal. § 8. Klagers personbil ble ilagt fullt ansvar for sammenstøtet med henvisning til brudd på trafikkreglenes § 7 nr. 6 og 13 nr. 1.

Sammenstøtet mellom kjøretøyene oppstod i en sving på en relativt smal veistrekning i februar 2025. Partene fylte ut en felles undertegnet skademelding, hvor det var krysset av for at motpartens lastebil stod stille, mens klagers personbil var i bevegelse på kollisjonstidspunktet. Videre var det tegnet en skisse som viste at bilene lå passert tett opp mot hver sin veikant. Ut ifra skissen hadde lastebilen litt mer plass å gå på, på hans høyre side.

Det fremgikk også av skadeskjemaet at veibredden på skadestedet ble målt til 4,5 meter, mens kjøretøyenes samlede bredde ble målt til 4,35 meter.

I klagers felt for bemerkninger fremgikk følgende:

Mener det er plass hvis lastebil holder sin side.

Motparten bemerket følgende i sitt tilsvarende felt:

Vegen har en bredde på ca. 4,5 meter og i sving. Ingen møtemulighet. Bil A (klager) stod stille før kollisjonstidspunktet. I tillegg til den felles undertegnede skademeldingen, fremla klager en egen

skademelding som kun var utfylt av ham selv. Her fremgikk de samme avkrysningene som var gjort i felles skjema. Klagers bemerkning var imidlertid endret til følgende:

Veien har en dokumentert bredde på 5,1m, dvs. god møtemulighet. Ingen av kjøretøyene har stått stille før kollisjonstidspunkt.

På bakgrunn av opplysningene i felles skademelding, ble klager ilagt 100 % ansvar for sammenstøtet.

Saken ble klaget inn for Finansklagenemnda den 26.9.25.

Klager anfører at foretakets ansvarsvurdering er feil, og at motparten må bære fullt ansvar for sammenstøtet. Klager har i ettertid av ulykken målt veibredden på skadestedet til 5,1 meter. Opplysningen om veibredden i felles skademelding er dermed feil. Det var gode passeringmuligheter på stedet, og partene hadde kunnet passere hverandre normalt dersom motparten hadde holdt sin side av veibanen. Sammenstøtet oppstod fordi motparten kuttet svingen. Videre hevder klager at motparten ikke stod stille, slik motparten selv hevder. Motpartens bil var i bevegelse da sammenstøtet inntraff. Det er derfor motpartens feilplassering i svingen som forårsaket ulykken.

Forsikringsforetaket anfører at ansvaret korrekt har blitt ilagt klagers kjøretøy. Klager har brutt trafikkreglenes § 7 nr. 6, hvoretter kjørende som møtes skal, i god tid vike tilstrekkelig til høyre og kjøre sakte eller stanse. Opplysningene i felles undertegnet skademelding tilsier at motparten har holdt sin side av veien. Videre har motparten stanset helt opp før kollisjonen, og dermed oppfylt sin aktsomhetsplikt. Klager har ikke gjort det samme, ettersom han ikke klarte å stanse før sammenstøtet inntraff. I felles skademelding la partene til grunn en veibredde på 4,5 meter. Dette må være utgangspunktet for vurderingen av passeringmulighet. Med en samlet kjøretøybredde på 4,35 meter, samt et krav om minimum 60 cm sikkerhetsmargin, var veien for smal til normal passering. Klager har i ettertid anført at veien var 5,1 meter bred. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig dokumentert. Forholdene på stedet kan være endret etter ulykkestidspunktet. Sammenstøtet fant sted i februar med snø- og isdekt vei. Den faktiske veibredden på skadestedet vil dermed ikke kunne kontrollmåles i ettertid.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

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

Finansklagenemnda Skades flertall, Trine-Lise Wilhelmsen og Merete Anita Utgård, bemerker:

Flertallet slutter seg til sekretariatets vurdering:

Utgangspunktet etter denne bestemmelsen er at hver part bærer egen skade, med mindre det kan dokumenteres at sammenstøtet skyldes enten uaktsomhet hos en av partene (bokstav a), teknisk svikt ved et av kjøretøyene (bokstav b), eller et objektivt brudd på trafikkreglene (bokstav c). Dersom det er slike forhold på begge parter side, så skal det foretas en ansvarsfordeling etter annet ledd i samme bestemmelse.

Det følger av sikker praksis at det er kravstiller som har bevisbyrden for sitt krav. Dette innebærer at hver av partene som er involvert i en kollisjonssak må sannsynliggjøre at motparten har opptrådt uaktsomt og/eller har brutt trafikkreglene, for å kunne få dekket skaden av motpartens forsikringsforetak. Dersom ingen av partene klarer å sannsynliggjøre dette, vil man falle ned på utgangspunktet om at hver part bærer sin egen skade.

Videre følger det av sikker praksis at opplysningene i en felles undertegnet skademelding skal tillegges større vekt enn senere gitte opplysninger. 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 ditt tilfelle foreligger det en felles undertegnet skademelding hvor det fremgår av skissen av veibredden på skadestedet var 4,5 meter. Bilenes totale bredde er opplyst å være 4,35 meter. Dersom disse tallene stemmer, foreligger det 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.

Du har i ettertid anført at den faktiske veibredden på stedet er 5,1 meter. Denne påstanden er imidlertid ikke nærmere dokumentert. Videre kan ulike snøforhold ha påvirket måleresultatene, slik foretaket anfører. Vi må derfor legge opplysningen om veibredden i felles skademelding til grunn ved vår vurdering. Og uansett vil en veibredde på 5,1 meter kun gi en sikkerhetsmargin på 60 cm i ditt tilfelle.

Det følger av trafikkreglenes § 13 nr. 1 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 fremgår at:

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

Ifølge opplysningene i felles undertegnet skademelding, var din bil i bevegelse på kollisjonstidspunktet, mens motpartens bil hadde stanset opp med hensyn til kollisjonsfare. Etter sekretariatets syn foreligger det brudd på ovennevnte trafikkregler på din side, fordi du ikke greide å tilpasse seg situasjonen ved å stoppe før sammenstøtet inntraff.

Du har anført at motparten kuttet svingen og dermed var over i ditt kjørefelt. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig dokumentert, selv om skissen i skademeldingen indikerer at motparten hadde noe mer plass å gå på mot veikanten på hans side. Videre bemerker vi at en lastebil normalt sett har mindre mobilitet og trenger større margin, se også nemndsavgjørelse **2016-458**.

Sekretariatet kan ikke utelukke at kollisjonen kunne ha blitt unngått om motparten hadde plassert sin lastebil i utkanten av veibanen forut for sammenstøtet. Vi finner det imidlertid ikke avgjørende all tid motparten stoppet på veistrekningen da han oppdaget at normal passering ikke var mulig, mens din bil var i bevegelse da sammenstøtet inntraff. Denne synes er også i tråd med resultatet i nemndsavgjørelse **2024-517**:

Klager kolliderte med motgående bil på smal vei. Klager fikk påført skade på venstre lys og båttilhenger, mens motpart fikk skade på sin venstre bilside. I felles undertegnet skademelding krysset klager av på skademeldingens nr. 12 punkt 1 'Parkert/Sto stille i kollisjonsøyeblikket', mens motpart ikke foretok noen tilsvarende avkrysninger. På s. 2 i skademeldingen opplyste klager om 'Hastighet' på 0–5 km/t i kollisjonsøyeblikket, jf. punkt 16. Til punkt 33 utdypet klager i vedlegg at det ble foretatt 'rask oppbremsing til henimot 0 km/t'. Motpart hadde i sine supplerende opplysninger i punkt 16 oppgitt en 'Hastighet' på 0 km/t i kollisjonsøyeblikket. På bakgrunn av supplerende opplysninger kom foretaket til at klagers bil var i bevegelse da uhellet oppsto, mens det var dokumentert at motpart sto i ro, og at klager dermed måtte ilegges fullt ansvar for sammenstøtet. Klager var uenig og anførte at foretaket hadde sett helt bort i fra opplysningene i skademeldingen. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt.

På denne bakgrunn har vi kommet til at foretakets ansvarsvurdering er korrekt, og klagen kan ikke føre frem.

Nemndas mindretall, Fanny Helle, bemerker:

Mindretallet mener i motsetning til flertallet at foretakets ansvarsvurdering ikke er korrekt.

I denne saken foreligger det ingen felles undertegnet skademelding fra skadedatoen. Klager har forklart at det ble avtalt å skrive felles skademelding på et senere tidspunkt, men at det oppstod uenighet da denne skulle fylles ut noen dager senere. Klager har forklart at han i felles skademelding trodde han kun skrev under på egne opplysninger. Forholdene rundt utfyllingen av skademeldingen må etter mindretallets syn føre til at denne har begrenset vekt i vurderingen av hvilket hendelsesforløp som skal legges til grunn. Mindretallet mener det ikke er sannsynliggjort at

klager har vært uaktsom. Slik saken er opplyst for nemnda mener mindretallet det ikke lar seg gjøre å konkludere med ansvar i saken. Det foreligger motstridende forklaringer av hendelsesforløpet, og mindretallet mener at tilfellet da må løses ved at hver av partene bærer sin egen skade jfr. bal. § 8 og tidligere nemndspraksis, se bl. a FinKN 2026-69.

Mindretallet har derfor kommet til at klager må gis delvis medhold.

Avgjørelsen er avgitt under dissens.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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