

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-744

29.6.2026

Tryg Forsikring NUF

Bilansvar

Utforkjøring – regress – skl. §§ 4-2 og 4-3.

Klager mistet kontrollen over sikredes bil, kjørte av veien og inn i et tre. Som følge av skadene utbetalte foretaket kaskoerstatning på kr 155 250 til sikrede. Foretaket fremsatte deretter regresskrav ovenfor klager for 30 % av utlegget over kaskoforsikringen, totalt kr 46 575. Foretaket anførte at klager hadde utvist grov uaktsomhet. Anførselen var basert på utarbeidet rapport om hendelsesforløpet fra R, samt politidokumentene, og hvor foretaket på bakgrunn av disse la til grunn at høy fartsovertredelse (minst 70 km/t i en 50-sone), sammen med dårlige dekk og deaktivering av DSC-system var årsak til skaden. Klager bestred at foretaket hadde regressadgang og var uenig i at han hadde opptrådt grovt uaktsomt. Nemnda kom til at foretakets regresskrav måtte aksepteres, og viste blant annet til at hendelsesforløpet slik det var beskrevet i R's rapport var det mest sannsynlige, og at klagers handling ut fra dette måtte regnes som grovt uaktsom.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 46 575

Saksfremstilling

Saken gjelder foretakets krav om regress etter utbetalt erstatning.

Klager kjørte 11.10.24 av veien med en bil tilhørende sikrede. Det var mørkt, regn og ca. + 3 grader. Ulykken skjedde da klager mistet kontrollen over bilen på vei ut av en rundkjøring. Klager forklarte at han akselererte opp idet han var på vei ut av rundkjøringen, hvorefter bakenden på bilen skled ut. Klager mistet kontrollen over bilen og kolliderte med et tre på høyre side av veibanen i klagers kjøreretning, med treffpunkt på bilens venstre side.

Klager pådro seg bl.a. indre blødninger og kuttskader i sammenstøtet. Han ble etter ulykken fraktet med ambulanse til akuttmottaket på (sykehus) for full traumesjekk. Klager har forklart at han husker lite fra selve ulykkestidspunktet.

Bilen fikk omfattende skader i sammenstøtet. Bilens kaskoforsikrer dekket skadene med kr 155 250.

Foretaket varslet i brev av 25.10.24 om mulig regress mot klager for hele eller deler av foretakets utbetalinger i saken.

Foretaket fremsatte i brev av 5.12.24 krav om regress mot klager for 30 % av utlegget under kaskoforsikringen, totalt kr 46 575. Foretaket viste til skadeserstatningsloven § 4-3, jf. § 4-2 og anførte at klagers kjøring var grovt uaktsom.

Foretaket engasjerte R (firma som foretar utredning av trafikkulykker – tekniske analyser), for en nærmere vurdering av hendelsesforløpet i saken. R foretok en simulering av antatt hendelsesforløp og uttalte:

[...]

I forklaringen om hendelsen er det nevnt at føreren akselererte ut av rundkjøringen og mistet grepet på bakhjulene. Vi legger derfor til grunn at sporene som er dokumentert i asfalten er bremsespor, da disse begynner ca. 80 meter etter rundkjøringen. Et gasspådrag fra rundkjøringen og frem til der hvor bilen kjørte ut, vil gi alt for høy hastighet.

[...]

Dersom føreren har bremsset fra sporens start, viser simuleringen at bilen har hatt minimum 71 km/h.

For at dette skal stemme må føreren ha akselerert ut fra rundkjøringen, og fått skrens på bilen slik at den etter hvert har fått retning ut mot høyre side av veien. Dersom den grønne pilen i illustrasjon 1 markerer et spor etter [bilen], må den ha skrenset frem og tilbake i veien flere ganger før den kjørte ut på høyre side.

6.4. Bilens sikkerhetssystemer

Denne [bilen] har originalt et system som skal hindre hjulspinn og skrens. Dette systemet blir kalt DSC (Dynamic Stability Control). Mens dette systemet er aktivt er det ikke mulig å få bilen til å spinne, da bilen vil kutte motoreffekt så snart sensorene gir beskjed om at bakhjulene ruller raskere enn forhjulene. Vi kan derfor ikke skjønne annet enn at dette systemet ikke har vært aktivt, dersom føreren mener han fikk hjulspinn ut av rundkjøringen.

Videre vil stabiliseringsprogrammet i bilen hindre skrens ved å bremse forskjellige hjul, for å motvirke at bilen kommer ut i skrens. Dette er særlig effektivt i lavere hastigheter som i denne saken.

Dersom det er svært mye vann i veibanen, kan antiskrens ha liten effekt. I denne saken er det imidlertid ikke ansamling av vann i veibanen, men heller våt/fuktig veibane. Vannplaning kan derfor ikke være årsaken til at [bilen] fikk skrens og kjørte av veien.

[...]

Klager påklaget foretakets avgjørelse om regress til foretakets interne klageorgan. Klageorganet opprettholdt 24.3.25 foretakets standpunkt:

[...]

På stedet var det ingen forhold som tilsa at aktuelle hendelse lett kunne skje.

Vår vurdering er at gasspådraget på bilen må ha vært så høyt at det var årsaken til at du mistet kontrollen på bilen. Kombinasjonen av høy fart og blankslitte dekk er den mest sannsynlige årsaken til at utforkjøringen skjedde. Skaden kunne lett vært unngått dersom du hadde holdt deg innenfor fartsgrensen på stedet, kjørt etter stedsforholdene, og at bilen hadde vært skodd med riktige dekk. Vi legger til grunn at det utelukkende er din handling som leder til at hendelsen inntraff.

På bakgrunn av ovennevnte, mener vi at din handling som fører av bilen er å betrakte som grov uaktsomhet, med det farepotensiale denne type handling i trafikken innebærer. Du som fører gir uttrykk for stor usikkerhet i forhold til hva som skjedde. Vi har sett på bilen og skadestedet, og det fremstår som ganske åpenbart at uhellet skyldes en kombinasjon av våt veibane, utslitte dekk og kraftig akselerasjon etter rundkjøringen med en bil som har bakhjulstrekk og stor motor. Dette har åpenbart medført skrens med den følge at bilen havnet utenfor høyre side av veien og etter hvert skrenset så mye at venstre fordør traff et tre, hvoretter bilen vred seg ytterligere nesten 180 grader og ble stående med fronten pekende opp mot veien.

Vår vurdering er at skaden ikke ville skjedd dersom du hadde kjørt etter forholdene på stedet, og med lovlig mønsterdybde på dekk.

Avkortningens størrelse ser ut til å være riktig i henhold til tidligere avgjørelser i lignende saker hos Finansklagenemnda.

[...]

Klager avviser regresskravet og bestrider at han utviste grov uaktsomhet. Klager viser til at han kun hadde hatt førerkort i noen få måneder da ulykken inntraff, noe som er et sentralt moment i vurderingen av skyldgrad.

Klager anfører at fartsgrensen på stedet var 60 km/t, ikke 50 km/t, slik det fremkommer i R sin rapport.

Klager anfører videre at alternative hendelsesforløp ikke er vurdert (unnamanøver for dyr, panikkreaksjon og feil pedalbruk), og at det samlet sett ikke er dokumentert sannsynlighetsovervekt for at handlingen var grovt uaktsom.

Klager viser videre til at slitte dekk på bilen kan ha gitt uforutsigbar oppførsel, uten at det kan konstateres utvist grov uaktsomhet. Videre kan vannfilm på veien ha gitt plutselig tap av grep, selv i lav fart.

Klager anfører at R-rapporten som foretaket har innhentet, er metodisk svak og ikke kan tillegges avgjørende vekt. Rs rapport er bygget på politiets spekulasjoner/antakelser og klagers utsagn i politiavhør hvor klager ble presset til å komme med mulige årsaker til hendelsen. Klager husker ikke årsaken til ulykken.

Klager anfører at ulykken skjedde på en mørk veistrekning med skog og friområde inntil veien, noe som øker risikoen for panikkreaksjoner.

Foretaket krever regress fra klager og anfører at vilkårene for regress i skadeserstatningsloven (skl.) § 4-3, jf. § 4-2 er oppfylt. Skaden skyldes at klager utviste «grov uaktsomhet» i forbindelse med bilkjøringen kvelden 11.10.24.

Foretaket bestrider at fartsgrensen var 60. Politirapporten sier 60, men R har skrevet 50, og dette støttes av Google Maps. Ifølge R's analyser holdt kjøretøyet en fart på minst 70 km/t der de første sporene i veibanen startet. Foretaket mener det derfor er sannsynliggjort at fartsovertredelsen var grov og medførte stor skaderisiko.

Foretaket bestrider klagers anførsel om at senior utreder i foretaket skal ha vurdert saken annerledes. Utreder ga i sin interne tilbakemelding til skadeavdelingen uttrykk for at det neppe var grunnlag for å vurdere «svik», men at han antok at det ville kunne være grunnlag for en «betydelig avkortning» eller «regresskrav mot føreren».

Foretaket bestrider klagers innvendinger til rapporten. R's konklusjoner er basert på tekniske analyser. R er spesialist på å rekonstruere og analysere skadehendelser. De har videre beskrevet hvilke opplysninger som er lagt til grunn ved deres analyser og hvordan simuleringene er gjennomført. Klager har ikke fremlagt noe som underbygger hans påstander om at R's rapport og analyser ikke er basert på objektive funn. R's funn og analyser må derfor legges til grunn som mest sannsynlig.

Foretaket anfører at høy fartsovertredelse (minst 70 km/t i en 50-sone), sammen med dårlige dekk og deaktivering av DSC-system er årsak til skaden. Foretaket mener videre at disse forholdene representerer et klart avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte.

Foretaket anfører at kravet på kr 46 575 (30 % av foretakets skadeutgifter) er innenfor et rimelig skjønn.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket kan kreve regress av klager for 30 % av sine utlegg i skadesaken.

Foretaket har etter skl. § 4-3, jf. § 4-2 rett til regress mot skadevolder hvis skaden er forvoldt ved grov uaktsomhet.

Det følger av Rt. 1989 s. 1389, jf. også Rt-1995-486 på s. 494, Rt-2004-499 avsnitt 32 og HR-2017-1977-A avsnitt 44-45 at en handling er grov uaktsom når det foreligger «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».

Momentene i aktsomhetsvurderingen er de samme som ved vanlig uaktsomhet, men det kreves større grad av klanderverdighet, jf. Rt-2004-1942 avsnitt 33 til 38 og HR-2017-1977-A avsnitt 45. Relevante momenter er om det foreligger brudd på regler, risikoen for skade, om risikoen var synbar for klager og hvilke handlingsalternativer klager hadde.

På grunn av risikoen for trafikkskader legges det i utgangspunktet en streng aktsomhetsnorm til grunn ved kjøring av bil.

Foretaket har lagt til grunn at fartsgrensen var 50 km/t. Dette bestrides av klager, som anfører at fartsgrensen var 60. Et søk på Google Maps fra ulykkesstedet viser at strekningen pr. juli 2024 hadde permanent fartsgrense på 50 km/t. Nemnda legger dette til grunn. Ifølge R's analyser holdt kjøretøyet en fart på minst 70 km/t der de første sporene i veibanen starter. Dette betyr at det foreligger en overskridelse av fartsgrensen på nesten 50 %. En slik overskridelse medfører en culpa presumsjon og kan utgjøre grov uaktsomhet. Nemnda viser til LB-2018-127971, Borgarting, hvor retten kom til at klager ved kjøring i minst 83 km/t i 60-sone utviste grov uaktsomhet i forhold til fal. § 4-9.

Det følger videre av R's rapport, herunder bilder fra ulykken, at klager mistet kontrollen over bilen på en rett strekning, fikk skrens og så kolliderte sidelengs inn i et tre, før bilen roterte videre forbi treet etter sammenstøtet, og ble stående 180 grader den andre veien, etter sammenstøtet med treet. Det var + 3 grader og våt veibane på ulykkestidspunktet, men veibanen var ikke isete/glatt.

Rapporten fra R, som er spesialister på å blant annet rekonstruere trafikkulykker for å avklare hendelsesforløp, må tillegges betydelig vekt. Nemnda mener de konklusjoner R-rapporten angir, samt bildene av skadeomfang på bilen, medfører at det er sannsynlighetsovervekt for at skaden oppstod slik rapporten gir anvisning på. Rapporten peker på at bilens antispinnsystem var skrudd av, samtidig som bilen hadde slitte dekk.

Nemnda mener at fartsoverskridelsen i seg selv medfører betydelig øket risiko for trafikkskader. Risikoen forsterkes ved at ulykkesstedet befinner seg i et tettbebyggt strøk der det er påregnelig med mye trafikk. Dette må ha vært synlig for klager. R peker også på at bilen hadde slitte dekk, og nemnda forstår klager slik at han ikke bestrider kunnskap om dette. Ifølge politidokumentene var dekkene så nedslitte at man kunne se sømmene inne i dekket. Dette øket risikoen for skade. Klager hadde også et enkelt handlingsalternativ ved å redusere hastigheten slik at han sikret full kontroll over bilen. Han har forklart at han akselererte ved utkjøring av rundkjøringen. Dette var helt unødvendig.

Klager viser til at han kun hadde hatt førerkort i noen få måneder da ulykken inntraff. Nemnda mener dette burde ført til at han reduserte hastigheten og kan ikke se at alderen er noe unnskyldelig moment. Enhver fører av bil har plikt til å sikre at kjøringen er forsvarlig.

Klager anfører videre at alternative hendelsesforløp ikke er vurdert (unnamanøver for dyr, panikkreaksjon og feil pedalbruk), og at det samlet sett ikke er dokumentert sannsynlighetsovervekt for at handlingen var grovt uaktsom. Nemnda er uenig. Nemnda mener hendelsesforløpet slik det er beskrevet i R's rapport er mest sannsynlig, og at dette må regnes som grovt uaktsomt. Nemnda kan ikke se at klager har dokumentert at andre forhold forårsaket skaden.

Regresskravet utgjør 30 %. I LB-2018-127971 var avkortning for kaskoskaden og regress for bilansvaret 35 %. Foretakets krav må derfor aksepteres.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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