

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-955

6.9.2026

Watercircles Forsikring ASA

Motorvogn

Utforkjøring – høy hastighet – grov uaktsomhet? – fal. § 4-9 annet ledd.

Sikredes bil ble totalskadet etter at sikrede kjørte av veien og traff en lyktestolpe. Ulykken skjedde da sikrede kjørte ut av en rundkjøring og hadde for høy fart, traff fortauskanten og fikk sladd på bilen. Hendelsen førte kun til materielle skader, men fant sted i et strøk hvor mange mennesker normalt ferdes. Fartsgrensen på stedet var 50 km/t. Foretaket anførte at sikrede hadde fremkalt skaden ved grov uaktsomhet fordi det var tale om et tettbygd strøk, at en ingeniørrapport i etterkant indikerte at sikkerhetssystemene til bilen ikke var fullstendig aktivert og at simuleringen av hendelsen viste en makshastighet på 74 km/t. Foretaket mente det var grunnlag for 100 % avkortning. Sikrede bestred at han hadde utvist grov uaktsomhet og mente at 100 % avkortning i ethvert tilfelle var for høyt. Nemnda kom til at sikredes kjøring samlet sett fremsto som grovt uaktsom. Nemnda vektla både fartsoverskridelsen og at det var tale om et trafikkert område hvor det var stor risiko for personsikader. Nemnda kom likevel til at avkortningen, i tråd med nemnds- og rettspraksis, måtte settes ned til 50 %.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning etter utforkjøring og spørsmål om avkortning på grunn av grov uaktsomhet.

Sikredes kaskoforsikring inneholdt følgende begrensning i pkt. 4.4:

skade som sikrede har fremkalt ved grov uaktsomhet. Det avgjøres under hensyn til skyldgraden og omstendighetene for øvrig om Selskapet skal betale noe og i tilfelle hvor mye.

Sikrede var involvert i en utforkjøring. Hendelsen ble meldt samme dag under bilens kaskoforsikring med følgende forklaring:

Kom kjørende over [...] på vei til jobb som er på [...]. Stoppet først for 2 stk fotgjengere, etter dette svingte jeg mot stasjonen til høyre i rundkjøringen, her hadde jeg litt for høy fart da jeg stusset borti fortauskanten på høyre side, i refleks svingte jeg unna mot venstre, som medførte at jeg måtte snu krapt til høyre igjen, da fikk jeg en sladd på bilen som krenger med venstre side, sklir/tverrer opp på fortauet og treffer en lyktestolpe og deretter inn i buss skuret.

Bilen ble totalskadet etter sammenstøtet med lyktestolpen. Erstatning for tilsvarende nytt kjøretøy ble beregnet til kr 520 000.

Sikrede hadde en samtale med utreder fra foretaket, som noterte følgende:

Da han passerte fotgjengerne, stod bilen stille. Han så at det ikke kom noen andre biler eller fotgjengere. Han trykket på gasspedalen, men hvor mye han trykket er usikkert. Han mente at han kjørte litt fort, og bilen traff høyre kant av veien. Han svingte deretter til venstre i refleks og svingte deretter tilbake til høyre. Det var da bilen begynte å sladde og skled forover opp på fortauet, traff en lysstolpe og stoppet noen meter lenger frem. Det var B-stolpen på bilens venstre side som traff stolpen. Som følge av sammenstøtet ble airbaggen på venstre side utløst.

[...]

Han mener at ulykken skyldtes en kombinasjon av høy hastighet og at han traff veikanten på høyre side.

Sikrede vedtok et forelegg for hendelsen på kr 5 000 og tap av førerrett i to måneder for å ikke ha vært tilstrekkelig hensynsfull og aktsom og/eller holdt for høy hastighet etter forholdene.

Foretaket innhentet en teknisk analyse fra et ingeniørfirma, som tolket Crash-data fra bilens ACM opp mot bilder og spor av bilen på skadestedet. Analysen omtalte farten registrert i bilens EDR, som registrerer og lagrer kollisjonsrelaterte data:

Her ser vi at det er registrert en hastighet på 33 km/h fem sekunder før kollisjonen. Registrert hastighet økes til 88 km/h under gasspådraget som er 99 % i perioden mellom -3 sec og -1,5 sec, hvor vi ser at registrert hastighet øker kraftig. Videre trækker føreren på bremsen et sekund før kollisjonen med lyktestolpen.

Under en simulering av hendelsen ble makshastighet angitt som 74 km/t, som på grunn av avviket fra makshastigheten registrert i bilens eget system indikerte at hjulene slapp mot underlaget under hendelsen. Videre fremgikk følgende:

I kolonnen som vises stabilitetskontrollen status, ser vi at denne har status 'ON'. Det betyr at føreren ikke har deaktivert systemene som hindrer hjulspinn og skrens fullstendig. Denne bilen har imidlertid et kjøremodus blir kalt for GT-mode. Da heves terskelen for når stabilitetskontrollen skal gripe inn. Trolig har føreren aktivert dette, slik at sikkerhetssystemene kun var delvis aktive. Dermed har det oppstått en skrens som verken føreren eller systemene i bilen har klart å hente inn.

GT-mode deaktiveres hver gang man skruer av tenningen, og må deretter aktiveres via en knapp på rattet.

Rapporten konkluderte med at:

- [Bilen] har mest sannsynlig hatt en hastighet rundt 74 km/h i det den skrenset av veien.
- Førerens gasspådrag har medført en skrens som verken føreren eller bilens sikkerhetssystemer klarte å rette opp.
- Sikkerhetssystemene i bilen må ha vært delvis avslått, ved at GT-mode var aktivert under kjøreturen.

Foretaket besluttet å avkorte erstatningen med 100 % og viste til at uhellet skjedde i et tettbygd strøk hvor det ferdes mange mennesker, samt at ingeniørfirmaet som hadde analysert hendelsen fant at hastigheten til bilen hadde vært høy, og at GT-modus (kjøremodus som forsterker og er ment å utnytte bilens potensial hva gjelder effekt, respons og krefter) var aktivert.

Sikrede klaget saken inn for Finansklagenemnda.

Sikrede bestrider at det foreligger grov uaktsomhet og anfører at avkortningen uansett er for høy.

Forsikringsforetaket anfører prinsipalt at saken må avvises av bevismessige hensyn. Foretaket anfører subsidiært at sikrede utviste grov uaktsomhet ved trafikkuhellet, og at dette gir grunnlag for å avkorte erstatningen i sin helhet.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket kan avkorte erstatning med 100 % etter biluhell på grunn av grov uaktsomhet, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 4-9 annet ledd.

Ifølge fal. § 4-9 annet ledd kan foretaket avkorte i erstatningen såfremt sikrede har fremkalt forsikringstilfellet med grov uaktsomhet. Ved avgjørelsen skal det legges vekt på skyldgraden, skadeforløpet, om sikrede var i selvforskyldt rus og forholdene ellers.

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

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 normbrudd, risikoen for skade, om risikoen var synbar for vedkommende og hvilke handlingsalternativer som forelå. På grunn av den store risikoen for trafikkskader legges det en streng aktsomhetsnorm til grunn ved bilkjøring jf. blant annet FinKN 2017-699, 2016-403 og 2016-311.

Ulykken fant sted da sikrede svingte til høyre i rundkjøringen og traff fortauskanten på høyre side. Det oppsto skrens på bilen, og sikrede skrenset opp på plassen foran bussterminalen. Bilen kolliderte med en lyktestolpe og stoppet ved leskuret ved bussholdeplassen.

Sikrede har selv forklart at han hadde for høy fart da han svingte ut av rundkjøringen. Ifølge rapporten fra ingeniørfirmaet engasjert av foretaket har bilens eget system registrert at bilen to sekunder før hendelsen hadde en fart på 85 km/t, og 76 km/t ett og et halvt sekund før sammenstøtet. Under simuleringen av hendelsen var makshastighet angitt som 74 km/t. Det uttales videre at kjøremodus som gjør at det skal mer til før sikkerhetssystemer slår inn var aktivert. Nemnda må legge den sakkyndige vurderingen til grunn.

Fartsgrensen i området er 50 km/t. Gasspådraget medførte derfor at sikrede brøt fartsgrensen. Dette gir en culpa presumsjon, men er ikke uten videre nok til å si at kjøringen var grovt uaktsom. Skaderisikoen ved kjøring med høy hastighet er imidlertid stor og alminnelig kjent. Kjøringen fant sted i et trafikkert område hvor det er stor risiko for personskader. Dette gjelder selv om det kun oppsto materielle skader i dette tilfellet. Plassen foran bussterminalen er et sted passasjerer og andre ferdes og oppholder seg i kortere perioder på vei inn og ut av terminalen. Samlet mener nemnda kjøringen fremstår som grovt uaktsom.

Nemnda mener videre det er årsakssammenheng mellom sikredes grove uaktsomhet og skaden. Den sakkyndige rapporten konkluderte med at bilen hadde høy fart, og at sikredes gasspådrag førte til en skrens som verken sikrede eller bilens sikkerhetssystemer klarte å rette opp. Nemnda anser det for sannsynlig at sikrede ikke ville ha mistet kontroll over bilen på denne måten dersom farten hadde vært tilpasset forholdene.

Avkortning kan da finne sted under hensyn til skyldgrad, hendelsesforløpet og forholdene for øvrig. Foretaket har avkortet erstatningen med 100 %.

I LB-2018-127971 kom retten til avkortning på 35 % ved utforkjøring ved utkjøring av rundkjøring. Fartsgrensen på stedet var 60 km/t. Bilen holdt en hastighet på minst 83 km/t. Fartsoverskridelsen i saken her er prosentvis høyere, og det dreide seg om tettbygd strøk med stor risiko for trafikkskade. I FinKN 2023-73 kolliderte sikrede med en parkert bil i et industriområde etter å ha mistet kontroll over egen bil som følge av en fremprovosert skrens. Nemnda uttalte at det var rimelig å plassere avkortningen mellom 100 og 20 %, og aksepterte foretakets avkortning på 50 %. I motsetning til i FinKN 2023-73, er det ikke holdepunkter i saken i dette tilfellet for at skrensen var fremprovosert. I FinKN 2024-211 godtok nemnda 100 % avkortning i et tilfelle med høy hastighet i et tettbygd strøk hvor kjøringen «bar preg av unødige risikotaking på en trafikkert vei, og medførte en betydelig risiko for både personskader og materielle skader». Til forskjell fra nærværende sak, hadde føreren i FinKN 2024-211 deaktivert bilens sikkerhetssystemer for å kunne drifte og få hjulspinn, ulykken medførte personskader, bilen hadde svært kraftig motor og føreren var relativt uerfaren, som skjerpet kravet til aktsomhet.

Samlet mener nemnda at avkortningen her bør ligge noe høyere enn i LB-2018-127971, men ikke i nærheten av 100 %. En avkortning på 50 % er passende.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis delvis medhold.

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