

Finansklagenemnda Skade

Uttalelse FinKN-2015-332

25.9.2015

Frende Skadeforsikring AS

Bilansvar

Kollisjon i rundkjøring – plassering – feltskifte – trafikkreglenes §§ 6 og 8.

Klagers buss kolliderte med en varebil i en rundkjøring. Sammenstøtet oppsto idet varebilen var på vei ut av rundkjøringen fra venstre kjørefelt. Samtidig kjørte bussen i høyre felt og skulle fortsette videre i rundkjøringen til neste avkjøring. Selskapet kom til at bussen lå feilplassert i rundkjøringen og ila bussen ansvaret for sammenstøtet. Klager mente varebilen hadde vikeplikt ved feltskifte. Det er uenighet partene imellom hvilke trafikkregler som skal komme til anvendelse i forbindelse med kollisjon ved utkjøring av en rundkjøring. Nemndas flertall kom til at saken måtte løses med skylddeling.

Finansklagenemnda Skade bemerker:

Spørsmålet er om skylddeling etter kollisjon er korrekt, jf. bal. § 8.

Klagers buss kolliderte med motpartens varebil i en rundkjøring. Sammenstøtet fant sted da motpartens varebil kjørte ut av rundkjøringen fra venstre kjørefelt. Klagers buss lå ved siden av varebilen i høyre kjørefelt og skulle fortsette videre til neste avkjøring. Klagers og motpartens selskap er uenig om at ansvaret skal pålegges bussen pga. feilplassering i rundkjøringen. Klager mener motparten må ilegges ansvar som følge av vikeplikt ved feltskifte, jf. trafikkreglenes §§ 6 og 8.

Flertallet, Wilhelmsen, Kvalshaug, Sigurdsen og Lundgaard, mener klagers ansvar må reduseres til 50 %.

Selskapene anfører at bussen var feilplassert i rundkjøringen i henhold til Trafikkansvarsutvalget:

Klager kjører inn i rundkjøringen i høyre felt til tross for at han skal $\frac{3}{4}$ rundt rundkjøringen. Han ligger da feilplassert gjennom rundkjøringen. Ved andre avkjøring kommer han i konflikt med den andre bilen som der skal ut av rundkjøringen. Denne bilen kjørte inn i venstre felt, og har således vært korrekt plassert.

Selskapene viser også til at trafikkreglenes § 5 om kjøretøyets plass på veien måtte gjelde for dette tilfelle, samt at feltvalg inn mot rundkjøringen gir et vesentlig signal til andre trafikanter om den videre kjøring. Feltvalg har stor betydning for kjøringen inne i anlegget.

Flertallet forstår selskapenes anførsel slik at motparten har fulgt "vanlig kjøremønster" i rundkjøringen, og at bussen derfor var ansvarsbetingende feilplassert. Flertallet kan imidlertid ikke se at de trafikkreglene selskapene refererer til pålegger et slikt kjøremønster. Flertallet er likevel enig i at den plasseringen selskapene viser til, fremstår som naturlig i en rundkjøring, særlig sett på bakgrunn av vegtrafikkloven § 3. Samtidig er det uklart hvilke trafikkregler som gjelder for trafikk som er etablert inne i rundkjøringen. I RG-2003-1129 (Borgarting) uttales at den som velger venstre felt i en rundkjøring vil få vikeplikt for trafikk i høyre felt ved utkjøring etter reglene om vikeplikt ved feltskifte. Flertallet mener denne dommen gjør det vanskelig å fravike den alminnelige vikepliktregele i rundkjøringen. Det foreligger i så fall brudd på vikepliktreger eller kjøremønster på begge sider. Etter omstendighetene mener flertallet derfor det er naturlig å dele skylden med 50 % på hver, jf. bal. § 8 annet ledd.

Mindretallet, Lileng og Okkenhaug, har – under noe tvil – kommet til at det ikke er grunnlag for å ilegge motparten delvis ansvar, slik flertallet har kommet til.

Mindretallet har funnet grunn til å se hen til formålet med rundkjøringer, sammenholdt med trafikkreglene som foreligger. Mindretallet ser imidlertid klart behovet for tydeligere trafikkregler som spesielt er myntet på rundkjøringer.

Hensikten med en rundkjøring er å dempe hastigheten, bedre trafiksikkerheten, redusere antall konfliktpunkter og effektivisere trafikkavviklingen der veier møtes/krysses (veikryss). Det er altså ikke en "ringvei". Høyesterett sier i Rt. 1953 s. 347 at en rundkjøring betraktes som et veikryss i trafikkreglenes forstand.

Det er ingen spesielle regler for kjøring i rundkjøring, men med bakgrunn i dommen fra 1953 er plasseringsreglene i trafikkreglenes § 6 nr. 1 retningsgivende, siden rundkjøringen må betraktes som en form for veikryss. Denne bestemmelsen regulerer plasseringen foran, gjennom og ut av rundkjøringen (krysset). Med et slikt utgangspunkt blir det, etter mindretallets mening, feil å bruke feltskiftereglene i § 8 samtidig. Det strider imot grunnregelen for kjøring i rundkjøring (veikryss), i tillegg til at det ikke med et ord er nevnt noe om det i trafikkreglene. I tillegg vil en slik samtidig anvendelse av feltskiftereglene innvirke negativt for hensikten bak rundkjøring.

Hadde vi ikke hatt bestemmelsene i § 6 nr.1, ville all trafikk i en rundkjøring vært henvist til høyre felt. Det hadde kun vært adgang til forbikjøringer i venstre felt. Statens Vegvesens handbok nr. 060 (5. utgave) sier på s. 31 følgene: "I rundkjøring med to kjørefelt bør den som skal til høyre i første utkjørsel, bruke høyre felt (ytre felt i rundkjøringen). Den som skal rett fram gjennom rundkjøringen, kan benytte det felt som er mest hensiktsmessig. Skal en først forlate rundkjøringen til venstre, bør en plassere seg i venstre felt (indre felt i rundkjøringen) og skifte til høyre felt i rundkjøringen før utkjøring." Vegvesenets egne anvisninger er følgelig i tråd med trafikkreglene § 6 nr. 1, slik mindretallet ser det.

En slik forståelse er helt avgjørende i veikryss med dominerende trafikk i to felt gjennom veikrysset, slik tilfellet er i foreliggende sak.

Bussen ligger feil plassert helt fra den kjørte inn i rundkjøringen, og bryter trafikkreglene dersom den kjører til venstre i "krysset" fra høyre fil. Motparten har, på sin side, plassert seg korrekt i venstre felt av de to feltene som går inn i rundkjøringen og skal kjøre ut av rundkjøringen i det venstre av to kjørefelt.

I dette tilfellet utgjør to av armene i rundkjøringen/krysset riksvei 110 og har to felt så vel i innkjøring som i utkjøring. Motparten følger denne traseen. Det er ikke opplyst om det har vært feltmerking i veibanen, slik det ofte er når en hovedvei går gjennom en rundkjøring. Bussens kjøring strider imidlertid uansett, i tillegg til trafikkreglenes § 6 nr. 1, mot fast kjørepraksis på stedet, mens motpartens kjøring er i samsvar med fast kjørepraksis.

Oppsummert kjører bussen i strid med plasseringsbestemmelsene i trafikkreglene § 6 nr. 1, slik at ansvarsgrunnlaget etter bal. § 8 A/C foreligger.

Det blir etter mindretallets mening unaturlig å sette trafikkreglenes bestemmelser i § 8 nr. 1 opp mot reglene i § 6 nr. 1 ved kjøring inn og ut av rundkjøring (veikryss). Følgelig er det ikke grunnlag for å hevde medvirkning for motparten i venstre felt.

Konklusjon: Klager gis delvis medhold.

Uttalelsen er avgitt under dissens.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Line Merete Lileng, Elisabet Okkenhaug, Hanne Kvalshaug, Halvor E. Sigurdsen og Lars Erik Lundgaard.

Hva saken gjelder

Saken gjelder spørsmål om skyldfordeling etter en kollisjon mellom en buss og en varebil i en rundkjøring. Sammenstøtet fant sted idet motpartens varebil kjørte ut av rundkjøring fra venstre kjørefelt. Klagers buss befant seg da ved siden av i høyre kjørefelt og skulle fortsette videre til neste avkjøring. Klagers buss var forsikret i Gjensidige, mens motpartens varebil var forsikret i Frende.

Spørsmålet for nemnda er om ansvaret fullt ut skal tildeles bussen som følge av feilplassering i rundkjøringen, eller om motparten kan ilegges ansvar som følge av vikeplikt ved feltskifte, jf. trafikkreglene §§ 6 og 8.

Faktisk bakgrunn

Det aktuelle sammenstøtet fant sted 18.11.13 i en rundkjøring. Sammenstøtet skjedde idet motparten skulle forlate rundkjøringen. Motparten kjørte i venstre kjørefelt og måtte derfor krysse høyre kjørefelt for å komme ut av rundkjøringen. I høyre kjørefelt lå klagers buss som skulle fortsette videre i rundkjøringen til neste avkjørsel.

Det ble skrevet en felles undertegnet skademelding med skisse etter uhellet.

Rundkjøringen fremstår som svært stor, og det er bl.a. anlagt en bussholdeplass i rundkjøringen. Det var dagslys og oppholdsvær da uhellet inntraff.

Partenes forklaringer

Klager skrev på skademeldingen at han kjørte i 30 km/t da situasjonen oppsto og 30 km/t i kollisjonsøyeblikket. Fartsgrensen på stedet ble oppgitt å være 50 km/t. Han forklarer at han kjørte i ytterste fil i rundkjøringen da motparten svingte ut fra venstre kjørefelt.

I forklaringen på skademeldingen skriver han:

Bil A kjørte i ytterste fil i rundkjøringen. Bil B kjørte i indre, men skulle ut av rundkjøringen føre bil A. Bil B svingte og traff bil A i høyre fronthjørne. Har bilde av bussens plassering i rundkjøringen. Bil B ble slynget ut av veien.

I tilleggsklaringer til selskapet har klager bl.a., på et bilde av rundkjøringen, tegnet inn hvor han kjørte, samtidig som han forklarer at han kom fra broa i høyre felt, da det er et kollektivfelt. Det var naturlig at bussen ble liggende i høyre felt. Han vet ikke hvor motparten kom fra, men han var sikker på at motpartene ikke lå på hans venstre side inn i rundkjøringen:

Så han ikke før like før han svingte. Så han kom bakfra og kjørte opp på siden av bussen like før han skulle svinge til høyre.

Motparten oppgir en fart på 40 km/t da situasjonen oppsto og 40-50 km/t i kollisjonsøyeblikket. Han forklarer at begge kjøretøy kjørte side om side fra broa. Varebilen hele veien i venstre felt og bussen i høyrefelt. Han anfører at bussen skulle ligge i samme kjørefelt som han selv gjorde.

Selskapenes standpunkt

Selskapene løste saken med fullt ansvar for klager med henvisning til at han lå feilplassert i rundkjøringen. Selskapene viste til at denne løsningen var i tråd med et løsningsforslag fra Trafikkansvarsutvalget.

I brev til sekretariatet for Finansklagenemnda skrev klagers eget selskap:

Klager kjører inn i rundkjøringen i høyre felt til tross for at han skal $\frac{3}{4}$ rundt rundkjøringen. Han ligger da feilplassert gjennom rundkjøringen. Ved andre avkjøring kommer han i konflikt med den andre bilen som der skal ut av rundkjøringen. Denne bilen kjørte inn i venstre felt, og har således vært korrekt plassert.

Motpartens selskap viste bl.a. til at trafikkreglenes § 5 om kjøretøyets plass på veien måtte gjelde for dette tilfelle. Videre viste selskapet til at feltvalg inn mot rundkjøringen gir et vesentlig signal til andre trafikanter om den videre kjøring. Selskapet mente dette ville ha stor betydning for kjøringen inne i anlegget.

I brev til sekretariatet skrev det:

Med mindre det er skiltet eller merket opp på en spesiell måte er utgangspunktet ved innkjøring i rundkjøring at

-Dersom man skal lenger til venstre i rundkjøringen enn veiarm rett frem så skal man før innkjøring velge venstre felt.

-Dersom man skal ut første veiarm til høyre skal man velge høyre felt.

Kjøretøy som velger høyre felt vil med sin plassering vise at man er i ferd med å kjøre ut til høyre (1. veiarm) eller rett frem (2.veiarm) ut av rundkjøringen. Dersom man ligger i venstre felt, og det befinner seg et kjøretøy i ytre felt, så skal man i utgangspunktet ikke komme i konflikt med dette kjøretøyet så lenge den som er i venstre faktisk svinger rundt rundkjøringen til venstre og ut veiarmen til venstre (3. veiarm).

Videre tilføyde selskapet:

Etter vårt syn er feilplasseringen til bussen i denne saken (ved innkjøring) ansvarsbetingende, og vi kan ikke se at vår kunde har kjørt i strid med verken oppmerking, skilting eller det som er "vanlig kjøremønster" ut av rundkjøringen.

Sekretariatets vurdering

Sekretariatet la til grunn at begge kjøretøy var etablerte i rundkjøringen og at reglene om vikeplikt ved innkjøring i rundkjøring ikke kom til anvendelse:

Spørsmålet i saken blir derfor etter vårt syn hvilke trafikkregler som gjelder for trafikk som er etablert inne i rundkjøringen. I den forbindelse viser vi for eksempel til RG-2003-1129 (Borgarting) hvor det blant annet uttales at den som velger venstre felt i en rundkjøring vil få vikeplikt for trafikk i høyre felt ved utkjøring etter reglene om vikeplikt ved feltskifte. ...

Sekretariatet stiller derfor spørsmål ved om de alminnelige reglene om vikeplikt ved feltskifte skal fravikes som følge av at bussen er feilplassert i rundkjøringen?

Sekretariatet stilte også spørsmål ved hvorvidt begrunnelsen om at kjøretøyets plassering i rundkjøringen, gir et vesentlig signal til motparten, så lenge en veiarm allerede er passert uten at bussen da kjørte ut av rundkjøringen.

Spørsmålstillingen til nemnda

Finansklagenemda skade bes etter dette ta stilling til skyldspørsmålet, herunder hvilke trafikkregler som skal komme til anvendelse.

Ingen tidligere uttalelser av konkret interesse.