

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-33

12.1.2026

Protector Forsikring ASA

Bilansvar

Sammenstøt mellom buss og varebil i rundkjøring – motstridene forklaringer – bal. § 8 jf. trafikkreglenes § 7.

Det oppstod et sammenstøt mellom klagers buss og motpartens varebil i en rundkjøring. Den aktuelle rundkjøringen var regulert med vikepliktsskilt 202. Det ble ikke signert noen felles skademelding, og partene sendte inn separate forklaringer om hendelsesforløpet. Klager forklarte at han hadde kommet inn i rundkjøringen da motparten foretok en brå venstresving fra sitt kjørefelt og kjørte rett over den hvite sirkelen som markerte rundkjøringen på veien. Videre fremla klager to skisser som viste at bussens front ikke var kommet helt frem til midtrabatten i første veiarm (til høyre i rundkjøringen), før sammenstøtet oppstod. Skissen viste videre at motparten kom fra bussens venstre side. Motparten forklarte at hun var på vei ut av rundkjøringen da hun ble truffet helt bak på høyre side av bussen som skulle rett frem. Ifølge motparten, fulgte hun sin veibane på riktig måte gjennom rundkjøringen. Klager ble ilagt fullt ansvar for sammenstøtet med henvisning til brudd på vikeplikten for trafikk inne i rundkjøringen, jf. trafikkreglenes § 7. Foretaket anførte at klagers buss ikke var etablert i rundkjøringen da sammenstøtet inntraff. Videre fant ikke foretaket tilstrekkelige bevis for at motparten hadde kjørt rett over rundkjøringen, opptrådt uaktsomt eller brutt noen trafikkregel. Klager anførte på sin side at sammenstøtet inntraff fordi motparten var feilplassert i rundkjøringen. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt, og viste til at klager hadde brutt trafikkreglenes pkt. 7, og at det ikke var sannsynliggjort at motparten hadde utvist uaktsomhet eller brutt noen trafikkregel.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsspørsmålet etter sammenstøt mellom to kjøretøy i en rundkjøring.

Det oppstod et sammenstøt mellom klagers buss og motpartens varebil i en rundkjøring i mars 2025. Den aktuelle rundkjøringen var kun markert med en hvit sirkel på veien, uten en fysisk øy i form av beplantning eller annen opphøyd utforming. Videre var rundkjøringen skiltet med vikepliktsskilt 202.

Partene sendte inn separate skademeldinger og forklaringer etter hendelsen. Begge parter forklarer tilsa at bussen nettopp hadde kommet inn i rundkjøringen idet sammenstøtet oppstod, mens motpartens bil kom kjørende fra klagers venstre side. Partene var imidlertid uenige om motpartens plassering i rundkjøringen. Klager forklarte følgende:

Da jeg nærmet meg rundkjøring kom bil B i stor fart mot rundkjøring i sitt høyre felt i retning (stedsnavn). Da jeg kom i rundkjøring svingte bilen B brått til venstre og kjørte over rundkjøringen. (... det er en sirkel malt i hvit farge på asfalten). Farten var så høy at det ble laget synlige spor av dekkene midt i den malte hvite delen av rundkjøringen. Det var pga av høy fart og bilen B fikk da helling på sin høyre side. Pga høy fart og feil plassering av bilen B i sitt høyre kjørefelt (...) før den svingte til venstre i rundkjøring, hadde jeg ikke god nok tid til å bremse for å unngå kollisjon.

Videre oppga klager at bussen lå i en hastighet på 25 km/t da situasjonen oppstod og 15 km/t i kollisjonsøyeblikket. I tillegg sendte klager inn to skisser som viste at bussens front ikke hadde kommet helt frem til midtrabatten i første veiarm til høyre før sammenstøtet inntraff.

Motparten forklarte følgende:

Min datter (...) er sjåfør og kommer kjørende (veinavn) østover og blinker til venstre og legger seg i venstre fil for å svinge til venstre i rundkjøring med (veinavn). Hun er nesten ute av rundkjøringen da hun blir truffet helt bak på høyre side av en buss i rute som skal rett frem i rundkjøringen.

Klagers buss fikk skader i front på høyre side, mens motpartens varebil fikk skade bak på høyre side.

De respektive foretakene løste saken ved at bussen ble ilagt fullt ansvar for sammenstøtet under henvisning til brudd på vikeplikten for trafikk inne i rundkjøringen, jf. trafikkreglenes § 7.

Saken ble klaget inn for Finansklagenemnda den 27.6.25.

Klager anfører at foretakets ansvarsvurdering er feil og besluttet på feil grunnlag. Motparten må bære det fulle ansvaret for sammenstøtet fordi hun lå feilplassert i rundkjøringen. Motparten foretok en brå venstresving og kjørte i høy hastighet over den hvite sirkelen som markerer rundkjøringen på veien.

Forsikringsforetaket anfører at begge parter forklaringer tilsier at sammenstøtet oppstod idet klagers buss var på vei inn i rundkjøringen. Bussen brøt dermed vikeplikten for vare bilen, som allerede befant seg inne i anlegget og var på vei ut. Det er ikke fremlagt bevis i saken for at motparten har kjørt i strid med trafikkreglene. Klager har fremlagt bilder fra et videoopptak av hendelsen, men disse bildene bekrefter ikke at vare bilen har kjørt rett over rundkjøringen eller i strid med trafikkreglene.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretakets ansvarserkjennelse er i tråd med bal. § 8.

Nemnda slutter seg til sekretariatets vurdering:

Utgangspunktet etter denne bestemmelsen er at hver part bærer sin egen skade, med mindre det kan dokumenteres at skaden skyldes uaktsomhet hos en av partene (bokstav a), teknisk svikt ved et av kjøretøyene (bokstav b) eller at en av partene har brutt trafikkreglene (bokstav c). Er det slike forhold på begge sider, skal ansvaret deles etter bestemmelsens andre ledd.

I henhold til alminnelige bevisregler har kravstiller bevisbyrden for sitt krav. For en kollisjonssak innebærer dette at hver av partene små sannsynliggjøre at motparten har opptrådt uaktsomt eller overtrådt trafikkreglene for å kunne få dekket skaden på egen bil av motpartens forsikringsforetak.

I foreliggende sak legger vi til grunn at den aktuelle rundkjøringen er skiltet med vikepliktskilt 202, basert på bildene som dere har innsendt. Av skiltforskriften § 6 fremgår det at dette skiltet angir at kjørende har vikeplikt for kjørende trafikk i begge retninger på kryssende veg.

Dette innebærer at den som er i ferd med å kjøre inn i en rundkjøring har vikeplikt for andre kjøretøy som allerede befinner seg i anlegget, slik at rundkjøringen utgjør en forkjørssone. Se også nemndsavgjørelse **2019-822**, hvor nemnda uttalte følgende:

Sammenstøtet fant sted i en rundkjøring som er skiltet med vikepliktskilt 202. Av skiltforskriftens § 6 fremgår at:

‘Fører har vikeplikt for kjørende trafikk i begge retninger på kryssende vei.’

Dette innebærer at den som er i ferd med å kjøre inn i en rundkjøring har vikeplikt for andre kjøretøy som allerede befinner seg i anlegget slik at rundkjøringen utgjør en forkjørssone.

Videoen fra klagers bilkamera viser at motparten allerede var i rundkjøringen da klager kjørte inn. Dette innebærer at klager i utgangspunktet hadde vikeplikt for motpartens buss.

Det fremgår av trafikreglene § 7 nr. 1, første pkt. at:

Trafikant som det skal vikes for, må ikke hindres eller forstyrres. Den som har vikeplikt, skal tydelig vise dette ved i god tid å sette ned farten eller stanse.

Vikeplikten ved innkjøring i rundkjøring opphører når kjøretøyet er etablert i rundkjøringen. Dette skjer etter sikker praksis når kjøretøyet har tilbakelagt 20 meter distanse (4–5 billengder) fra vikelinjen og/eller har passert en tenkt midtlinje i første veiarm (til høyre) med fronten idet kollisjonen oppstår, se bl.a. nemndsavgjørelse **2021-883**.

Spørsmålet blir dermed om deres buss hadde kjørt såpass langt gjennom rundkjøringen at vikeplikt ved innkjøring var tilbakelagt. Ut ifra skissene og bildene som dere har fremlagt, er sekretariatet av den oppfatning at bussen ikke var tilstrekkelig etablert i rundkjøringen på kollisjonstidspunktet til at vikeplikten kunne anses som et tilbakelagt stadium. Bussens front har ikke kommet frem til midtrabatten som deler den første veiarmen før sammenstøtet inntreffer. Etter dette må det legges til grunn at bussen hadde vikeplikt for bilen som allerede var etablert i rundkjøringen. Vikeplikten er etter vårt syn den mest sentrale trafikregelen i denne situasjonen, og det skal generelt mye til for at den som ikke har vikeplikt kan ilegges medansvar. Den som har vikeplikt, plikter å ta med i sin vurdering at trafikk man har vikeplikt for kan kjøre irregulært eller til og med ulovlig.

Etter sekretariatets syn må derfor trafikreglenes § 7 nr. 1 anses brutt for bussens vedkommende. Foretakets ansvarserkjennelse på bussens vegne fremstår derfor som korrekt i dette tilfellet.

For at man skal kunne foreta en ansvarsfordeling etter bal. § 8 annet ledd, må det påvises at motparten har opptrådt uaktsomt eller brutt trafikreglene. Du har forklart at motparten lå feilplassert og kjørte rett over rundkjøringen. Dette er imidlertid ikke dokumentert. Ut ifra den foreliggende dokumentasjon på saken fremstår det ikke å være sannsynliggjort at motparten har utvist uaktsomhet eller brutt noen trafikregel.

På denne bakgrunn har vi ikke funnet tilstrekkelige holdepunkter for å rette innsigelser mot foretakets standpunkt.

Etter dette har vi kommet til at klagen ikke kan føre frem.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Heike Kristine Bentsen (næringsrepresentant).