

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-585

29.5.2026

Ly Forsikring ASA

Bilansvar

Sammenstøt etter brøytebils utkjøring på motorvei – bal. § 8 – vegtrafikkloven § 3.

Det oppsto et sammenstøt mellom sikredes brøytebil og en personbil på E6 i 100-sone med snø i veibanen. Brøytebilen kjørte ut fra en påkjøring foran personbilen, og kjøretøyene kom for tett, slik at personbilen ble presset mot autovernet. Partene var uenige om ansvaret. Foretaket erkjente fullt ansvar, under henvisning til at brøytebilen foretok et uventet filskifte over sperrelinje foran et kjøretøy som allerede var i kjørebanelen. Sikrede bestred dette og anførte at brøytebilen inngikk i brøyteformasjon, at filskiftet var forsvarlig etter kontroll av speil og blindsoner, og at personbilen holdt for høy hastighet og ikke tilpasset kjøringen til forholdene. Nemnda kom til at foretakets ansvarsvurdering var korrekt.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsfordeling etter sammenstøt mellom brøytebil og personbil i forbindelse med innkjøring på motorvei.

Det oppsto et sammenstøt mellom sikredes brøytebil og motpartens personbil på E6 den 23.1.25 kl. 15:15. Fartsgrensen på stedet var 100 km/t, og det var mye snø i veibanen. Brøytebilen kjørte inn på motorveien fra en påkjøring foran personbilen, som allerede var etablert i kjørebanelen. Kjøretøyene kom for tett på hverandre, og personbilen ble presset mellom brøytebilen og autovernet.

Partene fylte ut hver sine skademeldinger med tilhørende skisser. På s. 2 i skademeldingen opplyste motparten at hans personbil (kjøretøy A) hadde en hastighet på 70 km/t da situasjonen oppsto, og 60 km/t i kollisjonsøyeblikket. Fra motpartens forklaring hitsettes:

Förare B korsade en heldragen sperrlinje långt före han skulle ut på E6 då låg vi redan i vänster fil och hadde ingen stans att ta vägen se bilden.

Sikrede opplyste i sin skademelding at brøytebilen (kjøretøy B) hadde en hastighet på 40 km/t både da situasjonen oppsto og i kollisjonsøyeblikket. Fra sikredes forklaring hitsettes:

Brøyter E6. Legger meg ut. Ligger her i ca 100 m for så og bli påkjørt bakfra venstre hjørne, deretter kiler kjøretøy A seg mellom autovernet og kjøretøy B frem til forhjul på kjøretøy B. Kjører 10 m etter sammenstøtet og stopper. Fører A kommer ut, sier så 'jeg så deg men klarte ikke stoppe'.

Sikrede fremla rapport fra veitrafikksentralen hvorfra det hitsettes:

Tidspunkt 23.01.2025 kl 15:17

Politiet melder om trafikkuhell mellom brøytebil og personbil i påkjøringen ved ...

...

Tidspunkt 23.01.2025 kl 15:20

ulykken er tagget på kamera. brøytetoget kommer ned fra påkjøringsrampa, og en personbil ligger i venstre felt. personbilen senker ikke farten noe, og kjører/blir presset inn i autovernet

...

Tidspunkt 23.01.2025 kl 17:05

... melder at de har ryddet ferdig, satt opp sebra ved der autovernet er skadet. Totalt 26m og 13 stolper.

Sikrede var forsikret i Ly Forsikring ASA (heretter «foretaket») som erkjente fullt ansvar for sammenstøtet. Dette ble begrunnet med at brøYTEKJØRETØYET brått og uventet hadde foretatt et filskifte over sperrelinje, til tross for at føreren var kjent med at det kom et kjøRETØY bakfra. Etter foretakets syn burde brøYTEFØREREN ha avvartet manøveren til personbilen hadde passert.

Saken ble brakt inn for Finansklagenemnda 9.9.25.

Sikrede har i det vesentlige anført at motparten må holdes ansvarlig for sammenstøtet. Det ble vist til at brøYTEBILEN opererte under særskilte regler for snørydding. Etter å ha brøYTET påkjøringsrampen, plasserte føreren seg korrekt bak en annen lastebil i brøYTEformasjon. Før filskiftet kontrollerte føreren speil og blindsoner og observerte motpartens kjøRETØY langt bak, slik at manøveren ble ansett som forsvarlig. BrøYTEBILEN lå i denne posisjonen i om lag ti sekunder før den ble påkjørt bakfra. Sikrede anfører videre at personbilen ikke hadde tilpasset farten etter forholdene, til tross for god sikt til brøYTEformasjonen med tydelig varsling og lys, og at ulykken dermed skyldtes for høy hastighet fra motpartens side.

Foretaket har i det vesentlige anført at saken er korrekt avgjort ved at sikrede ilegges fullt ansvar for sammenstøtet. Etter foretakets syn er det godtgjort uaktsomhet hos brøYTEFØREREN, som ikke i tilstrekkelig grad har vurdert risikoen ved den ekstraordinære manøveren, særlig sett i lys av at han oppfatter personbilen i speilet på vei ut i kjøREBANEN. Foretaket vurderer videre at det ikke er ført tilstrekkelig bevis for at det foreligger medvirkning fra personbilens side.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

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

Nemnda slutter seg til sekretariatets vurdering:

Kort oppsummert er ansvar etter denne bestemmelse betinget av enten utvist uaktsomhet (a), teknisk svikt (b) eller brudd på trafikkreglene (c). Hvis begge parter forhold tilsier at de kommer inn under et eller flere av disse alternativene, så skal det foretas en skyldfordeling etter annet ledd i samme bestemmelse.

Det er kravstiller som har bevisbyrden for sitt krav. I dette ligger det at hver av partene må sannsynliggjøre at motparten har vært uaktsom eller overtrådt trafikkreglene for å kunne få dekket skaden av motpartens foretak. Dersom ingen av partene klarer å sannsynliggjøre et grunnlag for ansvar hos motparten, gjelder hovedregelen om at partene må bære egen skade. Om det finnes felles undertegnet skademelding danner den alltid hovedgrunnlaget for avgjørelsen.

Sikrede viser til Håndbok N301, som gir brøYTEbiler særskilt adgang til å operere som arbeidskjøRETØY under spesielle forhold.

Sekretariatet bemerker at håndboken inneholder retningslinjer som tydeliggjør praksis for brøYTING, men at det er lovgivningen som fastsetter de rettslige rammene for vurderingen av ansvarsforhold ved sammenstøt.

Det følger av vegtrafikkloven § 11 at fører av veiarbeidsmaskin eller annet kjøRETØY som benyttes til veiarbeid, samt kjøRETØY i tjeneste for Statens vegvesen, kan fravike bestemmelser gitt i lovens §§ 4 til 9. Av særlig praktisk betydning er adgangen til å fravike fartsreglene i § 6 og enkelte trafikkregler fastsatt i medhold av § 4. Bestemmelsen gir imidlertid ikke adgang til å fravike den alminnelige aktsomhetsregelen i vegtrafikkloven § 3 om angir at:

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

I denne sammenheng kan det også vises til Høyesterettsdommen inntatt i **Rt-1976-1089**. Saken gjaldt om en traktorfører under snørydding på riksvei hadde opptrådt uaktsomt etter vegtrafikkloven § 3 ved å svinge over veibanen foran en bakenforkjørende bil. Høyesterett la til grunn at føreren hadde observert bilen i speilet på ca. 70–80 meters avstand, men likevel krysset veien uten å holde tilstrekkelig oppsyn med den videre trafikkutviklingen, noe som ble ansett uforsvarlig. Retten presiserte at førere av arbeidsmaskiner må vise høy grad av aktsomhet, særlig fordi arbeidet i seg selv innebærer et trafikkmessig risikomoment, og uttalte følgende om aktsomhet ved snøbrøyting:

Snøbrøyting betyr i seg selv et trafikkmessig risikomoment som gjør at ikke bare de vanlige trafikanter, men i like høy grad snøbrøyteren selv, må vise den største aktpågivenhet

Spørsmålet er dermed om brøytebilen ved innkjøringen på motorveien har opptrådt i strid med aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3 med den følge at sikrede må ilegges ansvar for sammenstøtet.

Partene fylte ut hver sine skademeldinger med tilhørende skisser. Motparten opplyser at brøytebilen krysset den heltrukne sperrelinjen i god avstand før påkjøringen til E6, og at motpartens kjøretøy allerede befant seg i venstre kjørefelt uten mulighet for unnvikende manøver.

Sikrede forklarer at brøytebilen kjørte ned påkjøringsrampen og deretter la seg inn på motorveien i brøyteformasjon med en hastighet på om lag 40 km/t, plassert i venstre kjørefelt. Skissen viser at brøytebilen krysset det skraverte feltet ved påkjøringsrampen og fortsatte helt over i venstre felt. Etter å ha kjørt cirka 100 meter i denne formasjonen ble brøytebilen påkjørt bakfra.

Partene er således i det alt vesentlige enige om at brøytebilen kjørte ut på motorveien, men uenig om nøyaktig kryssingspunkt fra påkjøringsrampen. Motparten hevder at brøytebilen krysset den heltrukne sperrelinjen, mens sikrede oppgir at utkjøringen skjedde tidlig, ved det skraverte feltet. Uavhengig av dette krysset brøytebilen brått to felt i omtrent 40 km/t. Kollisjonen fant sted på en motorvei med 100 km/t fartsgrense under snø- og glatt føre.

Brøyteføreren observerte personbilen i speilet, men krysset likevel to felt og plasserte seg foran kjøretøyet i en hastighet på ca. 40 km/t. Dette utgjorde en betydelig risiko, ettersom føreren antok at personbilen ville bremse i tide. Kollisjonen kunne vært unngått dersom hastigheten hadde blitt redusert, og brøyteføreren hadde avventet til personbilen passerte i forbikjøringsfeltet før sideforflytningen til venstre ble gjennomført. Snøbrøyting innebærer i seg selv et trafikkmessig risikomoment som stiller strenge krav til aktsomhet for førere av arbeidskjøretøy, jf. **Rt-1976-1089**, og aktsomhetsplikten skjerpes ytterligere ved utkjøring på motorveier med 100 km/t under utfordrende føre. Samlet sett taler forholdene for at brøytebilen opptrådte i strid med aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3.

Sikrede anfører at brøytebilen hadde kjørt i venstre kjørefelt i om lag 100 meter, tilsvarende ca. ti sekunder, før motpartens kjøretøy traff brøytebilen bakfra. Til støtte for dette vises det til rapport fra veitrafikksentralen, hvor det fremgår at motparten kjørte inn i brøytebilen, samt til skadebildet, som viser skader på saltutstyret ved brøytebilens bakre del og videre fremover langs kjøretøyet.

I rapporten fra trafikksentralen heter det imidlertid at brøytetoget 'kommer ned fra påkjøringsrampa, og en personbil ligger i venstre felt', samt at 'personbilen senker ikke farten noe, og kjører/blir presset inn i autovernet'. Etter sekretariatets vurdering tilsier dette at brøytebilen kom ned fra påkjøringsrampen og foretok feltskifte, samtidig som personbilen befant seg i venstre kjørefelt uten å redusere hastigheten. Opplysningen om at personbilen 'blir presset inn i autovernet', taler for at sammenstøtet oppsto i tilknytning til brøytebilens feltskifte, snarere enn som en ren påkjørsel bakfra etter at brøytebilen hadde vært etablert i venstre kjørefelt over en lengre strekning. Rapporten kan etter dette ikke anses å underbygge at personbilen traff brøytebilen bakfra.

Sekretariatet finner heller ikke at anførselen om at brøytebilen var etablert i venstre kjørefelt, samsvarer med øvrig dokumentasjon. I skissen utarbeidet av brøyteføreren er treffpunktet angitt mellom brøytebilens venstre bakre hjørne og motpartens høyre front. De fremlagte bildene viser videre at personbilen er blitt klemte mellom brøytebilen og autovernet, at autovernet er deformert over en lengre strekning, og at brøytebilen har skrapemerker langs venstre side. Dette skadebildet er etter sekretariatets vurdering vanskelig å forene med en ordinær påkjørsel bakfra, hvor skadene typisk ville vært konsentrert midt bak på kjøretøyene. Dersom brøytebilen hadde vært fullt etablert i venstre kjørefelt, fremstår det også uklart hvordan personbilen skulle hatt tilstrekkelig plass mellom brøytebilen og autovernet.

På bakgrunn av dette kan sekretariatet ikke se at det i tilstrekkelig grad er sannsynliggjort at brøytebilen var etablert i venstre kjørefelt forut for sammenstøtet. Det legges i stedet til grunn at sammenstøtet oppsto som

følge av brøytebilens brå feltskifte. Under de rådende forhold innebærer dette et brudd på aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3, og det foreligger dermed ansvarsgrunnlag for sikredes kjøretøy etter bal. § 8 første ledd bokstav c.

Etter dette finner sekretariatet at foretakets standpunkt er korrekt. Vi ser derfor ikke grunn til å ta saken nærmere opp med foretaket.

Sikrede anfører at motparten må ha holdt en hastighet over 70 km/t. Det vises videre til at brøytebilene kjørte i formasjon med en annen lastebil, og at kjøretøyene var utstyrt med refleks og flere blinkende lys. Sikrede fremhever også at kjøretøyene, ved nedkjøringen fra broen og inn på påkjøringsrampen til E6, var godt synlige for trafikk som allerede befant seg på motorveien, og at sikrede dermed burde tilpasset farten og unngått sammenstøt.

Dersom det kan godtgjøres at årsaken til skaden er at motparten har forårsaket uheldet, helt eller delvis, vil ansvarsforetaket til den andre part være ansvarlig etter § 8 annet ledd. Et eventuelt ansvar for motpart må imidlertid påklages ovenfor den andre parts ansvarsforetak. Sikredes eget foretak har ikke anledning til å påtvinge motparten eller dens forsikringsforetak en ansvarserkjennelse og heller ingen plikt til å bistå sikrede med å forfølge et slikt krav og eventuelt forskuttere utbetaling fra motpartens foretak. Dette er bl.a. slått fast i nemndsavgjørelse **2017-374** og **2021-1009**.

Dette innebærer at dersom sikrede ønsker at vi skal vurdere om motpartens foretak er ansvarlig for skadene på sikredes brøytebil, må det sendes inn en ny klage på dette foretaket.

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 Johannes Straume (næringsrepresentant).