

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-888

18.8.2026

Protector Forsikring ASA

Bilansvar

Utkjøring fra kryss – bal. § 8 – trafikkreglene §§ 6 nr. 2 og 12 nr. 1.

Det oppsto et sammenstøt mellom klagers personbil og motpartens buss i et kryss med stoppskilt og et bredt kjørefelt, hvor venstre del var beregnet for venstresving og høyre del for høyresving. Bussen sto plassert mot venstre side av kjørefeltet i påvente av klar bane før utkjøring til motorveien, mens klager kjørte opp på bussens høyre side. Da bussen foretok en høyresving ut på hovedveien, oppsto kollisjon mellom kjøretøyene. Det ble ikke utarbeidet felles skademelding, og partene var uenige om hendelsesforløpet. Klager anførte at bussjåføren måtte holdes fullt ansvarlig, under henvisning til at bussen var feilplassert mot venstre uten aktivert blinklys til tross for at den skulle svinge til høyre, mens personbilen sto korrekt plassert og stille da sammenstøtet inntraff. Foretaket mente derimot at begge førerne hadde handlet i strid med trafikkreglene, og fordelte ansvaret med 50 % på hver part. Det ble vist til at bussen svingte til høyre fra en venstreplassert posisjon i kjørefeltet, i strid med trafikkreglene § 6 nr. 2, samtidig som personbilen passerte bussen på høyre side i strid med trafikkreglene § 12 nr. 1 bokstav a. Nemnda kom til at motparten måtte bære hele ansvaret, og la vekt på at det var på det rene at motpart kjørte i strid med trafikkreglene § 6 nr. 2, samtidig som det ikke var dokumentert tilsvarende brudd på trafikkregler eller uaktsomhet på klagers side.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsfordeling etter sammenstøt mellom klagers bil og motpartens buss ved utkjøring på hovedvei.

Det oppsto et sammenstøt mellom klagers personbil og motpartens buss 3.10.25.

Uhellet skjedde i et kryss med stoppskilt og et bredt kjørefelt, hvor venstre del var beregnet for venstresving og høyre del for høyresving. Bussen sto plassert mot venstre side i påvente av klar bane før utkjøring til motorveien. Klager kjørte opp på bussens høyre side. Da bussen foretok en høyresving ut på hovedveien, oppsto kollisjon mellom kjøretøyene. Det ble ikke utarbeidet felles skademelding, og partene var uenige om det nærmere hendelsesforløpet.

Klager opplyste at bussen sto uten blinklys og krysset inn i hans kjørebane da han sto stille ved stoppskiltet. Bussjåføren forklarte derimot at høyre blinklys var aktivert før krysset, og at klagers bil passerte bussen på høyre side og befant seg i bussens blindsoner. Han opplyste videre at personbilen var i bevegelse ved kollisjonen.

Klager hadde forsikring i Fremtind Forsikring AS, mens bussen var forsikret i Protector Forsikring ASA (heretter «foretaket»). Foretaket mente at bussjåføren hadde handlet i strid med trafikkreglene § 6 nr. 2 ved å foreta høyresving fra venstre side av kjørefeltet. Samtidig mente foretaket at klager hadde foretatt forbikjøring på høyre side i strid med trafikkreglene § 12 nr. 1 bokstav a, som fastsatte at forbikjøring skulle skje til venstre. Foretaket konkluderte derfor

med at begge kjøretøy hadde opptrådt i strid med trafikkreglene, og fordelte ansvaret med 50 % på hver part.

Saken ble brakt inn for Finansklagenemnda 23.2.26.

Klager har i det vesentlige anfører at bussjåføren må holdes fullt ansvarlig for sammenstøtet. Han viser til at bussen var feilplassert mot venstre i kjørebane uten aktivert blinklys, til tross for at den skulle svinge til høyre, mens personbilen sto korrekt plassert og stille på høyre side da bussen svingte uten å forsikre seg om at veibanen var klar. Klager stiller videre spørsmål ved hvordan bussjåføren ikke kunne oppdage bilen i bussens blindsonespeil eller vidvinkelspeil og opplyser at bussjåføren fortsetter kjøringen etter sammenstøtet uten å kontakte ham. Klagers forsikringsforetak har tilbudt et oppgjør basert på 1/3 ansvarsandel, med en egenbetaling på kr 2 666 uten bonustap, men klager mener fortsatt at bussjåføren har det fulle ansvaret for skaden.

Foretaket har i det vesentlige anført at begge kjøretøyene handler i strid med trafikkreglene, og at ansvaret derfor må fordeles med 50 % på hver av partene. Etter foretakets vurdering svingte bussen til høyre fra en venstreplassert posisjon i kjørefeltet, i strid med trafikkreglene § 6 nr. 2 om plassering ved høyresving. Samtidig foretok personbilen forbikjøring på høyre side av bussen, i strid med trafikkreglene § 12 nr. 1 bokstav a, som fastsetter at forbikjøring skal skje til venstre. Foretaket viser til at forbikjøring på høyre side bare er tillatt når det forankjørende kjøretøyet skal svinge til venstre og tydelig forbereder en slik sving.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretakets ansvarsfordeling 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, brutt trafikkreglene osv., for å kunne få dekket skaden av motpartens foretak. Klarer ingen av partene å sannsynliggjøre dette, vil man etter de alminnelige bevisregler falle ned på utgangspunktet om at hver part bærer sin egen skade.

Det følger av fremlagt dokumentasjon at innkjøringen til hovedveien besto av et bredt kjørefelt, der venstre del var beregnet for kjøretøy som skulle svinge til venstre, og høyre del for kjøretøy som skulle svinge til høyre. Bussen sto plassert mot venstre side i påvente av klar bane før utkjøring til motorveien, da klager kjørte opp på bussens høyre side ved utgang av krysset. Ved utkjøringen svingte bussen til høyre fra venstre posisjon, og det oppsto sammenstøt mellom kjøretøyene.

Foretaket anfører at personbilen foretok ulovlig forbikjøring på høyre side i strid med trafikkreglene § 12 nr. 1 bokstav a som angir følgende:

Forbikjøring skal skje til venstre. Likevel skal følgende gjelde

a. Når forankjørende svinger til venstre eller tydelig forbereder slik sving, skal forbikjøring skje til høyre

Verken vegtrafikkloven eller trafikkreglene inneholder en uttrykkelig definisjon av begrepet «forbikjøring». Forbikjøring omfatter normalt tilfeller der ett kjøretøy innhenter og passerer et annet, slik at kjøretøyene skifter innbyrdes posisjon i lengderetningen. Begrepet er gitt et vidt innhold i rettspraksis, jf. **Rt-1971-124**, hvor det er lagt til grunn at det er tilstrekkelig at forbikjøring i trafikkreglenes forstand er påbegynt.

I denne saken er det imidlertid ikke tale om en typisk forbikjøringssituasjon. Uhellet oppsto i et veikryss med stoppskilt og et bredt kjørefelt, hvor venstre del var beregnet for venstresvingende trafikk og høyre del for høyresvingende trafikk ut på motorveien. Personbilen foretok verken feltskifte eller en aktiv

passeringsmanøver, men plasserte seg i den delen av kjørebane som naturlig var beregnet for høyresvingende trafikk. Samtidig var bussen plassert i venstre del av kjørebane, slik at kjøretøyene ved utkjøringen til krysset befant seg side om side i hver sin del av veibanen. Situasjonen har derfor større likhetstrekk med parallell kjøring enn med forbikjøring etter trafikkreglene § 12. Etter sekretariatets vurdering er bestemmelsen om forbikjøring dermed ikke fullt ut treffende for den aktuelle situasjonen.

Selv om det legges til grunn at forholdet omfattes av forbikjøringsbegrepet, kan det likevel ikke anses sannsynliggjort at personbilen har foretatt en forbikjøring i strid med trafikkreglene § 12 nr. 1 bokstav a. Bussen var plassert i venstre del av kjørebane ved innkjøring til krysset, altså i den del av veibanen som er anviset for kjøretøy som skal svinge til venstre. Denne plasseringen ga et klart signal til øvrige trafikanter om at bussen hadde til hensikt å foreta venstresving. Personbilen hadde dermed grunn til å innrette seg etter denne forventningen, og plassere seg i høyre felt.

Bussjåføren har riktignok opplyst at høyre blinklys ble aktivert om lag 50 meter før krysset, men det er ikke fremlagt objektive holdepunkter i form av video, vitneforklaringer eller annen dokumentasjon som underbygger dette. Ut fra partenes forklaringer er det dermed uklart om høyresving ble varslet ved bruk av blinklys. Bevisbyrden for at slik varsling ble gitt påhviler bussjåføren, og i mangel av støtte i øvrige opplysninger kan sekretariatet ikke legge til grunn at blinklys ikke ble benyttet, jf. bl.a. **FinkN 2017-007**.

Når trafikkreglene § 12 nr. 1 bokstav a uttrykkelig åpner for passering på høyre side når forankjørende kjøretøy svinger til venstre eller tydelig forbereder slik sving, må bussens plassering i venstre del av kjørebane etter sin karakter anses som en tydelig forberedelse til venstresving. Personbilen hadde dermed grunn til å innrette seg etter denne forventningen, og foreta en forbikjøring i høyre veibane.

Sekretariatet er derfor av den oppfatning av klager ikke brutt trafikkreglene § 12 nr. 1 bokstav a, med den følge at det ikke foreligger ansvarsgrunnlag for personbilen etter bal. § 8 første ledd bokstav c.

Spørsmålet er dermed om det er tilstrekkelig sannsynliggjort at bussjåføren har overtrådt trafikkreglene eller opptrådt uaktsomt, slik at motparten må ilegges ansvar etter bal. § 8 annet ledd.

Det er på det rene at bussen var plassert i venstre del av kjørefeltet, mens personbilen var plassert i høyre del. Ved utkjøringen svingte bussen imidlertid til høyre fra denne posisjonen, og det oppsto sammenstøt med personbilen. Dette er i strid med trafikkreglene § 6 nr. 2, som fastsetter at kjøretøy som skal svinge til høyre skal føres så nær høyre kant av kjørebane som mulig. Dette er heller ikke bestridt av foretaket.

Etter dette legger sekretariatet til grunn at det er tilstrekkelig sannsynliggjort at motparten har overtrådt trafikkreglene § 6 nr. 2, slik at ansvar foreligger etter bal. § 8 annet ledd. Da det ikke er dokumentert tilsvarende brudd på trafikkregler eller uaktsomhet på klagers side, finner sekretariatet at det fulle ansvaret må pålegges bussen.

Klagen har etter dette ført frem.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Klager gis medhold.

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