

## Skylddiskusjon i trafikksaker: Regressregler i Norge, Sverige og Danmark

### 1. Innledning

Resultatet i en skylddiskusjon har konsekvenser for minst fire parter, nemlig de involverte bilistene og deres forsikringsselskap. De økonomiske konsekvensene for forsikringstakerne er ved kaskodekning begrenset til egenandel og bonustap/premieøkninger, og dermed målt i antall kroner normalt forholdsvis lite. En skade er dog det uventete unntaket, og relativt sett svir slike kostnader likevel mer for kunden enn for selskapet, som tross alt regner med et visst antall skader og som attpåtil har satt av store reserver for skadeserstatninger. Enda større konsekvenser har en skade for kunder uten kaskodekning – for slike kunder kan det å vinne eller tape en omstridt sak utgjøre en forskjell på flere titusen kroner, i spesielle tilfeller til og med på flere hundretusen kroner.

Det er dog ikke bare de ren pekuniære sidene som er viktig for kundene. Ut fra nokså bestemte meninger i skademeldinger, tilleggsforklaringer og klager kan man trygt si at skylddiskusjoner går for mange bilister på æren løs. Bare det faktum at skyld i det hele tatt diskuteres kan være et irritasjonsmoment, for her såes det tvil både om kjøreferdigheter og troverdighet, noe som for mange er minst like alvorlig som eventuelle økonomiske tap.

Skadebehandlerne i forsikringsselskapene har yrkesbetinget stort fokus på fakta i saken og dermed en mer nøktern tilnærming. Tross alt er den enkelte skade bare en av svært mange, uten økonomiske konsekvenser for saksbehandleren selv. Det ville dessuten føre til mye unødvendig merarbeid om man gir egen kunde for store forhåpninger og prøver å oppnå et bedre resultat enn skademeldingen og opplysningene ellers gir grunnlag for.

Grundig kunnskap om reglene for ansvarsfordeling i eget land, grunnleggende kjennskap til regler i andre land og en generell forståelse, ja aksept for at ting kan være annerledes andre steder, er viktige forutsetninger for effektiv behandling av kollisjoner i utlandet.

I det følgende presenterer jeg først et overnasjonalt regelverk for trafikken, nemlig Wien-konvensjonen om veitrafikk, og deretter en kort oversikt over de største avvikene mellom praksis i Norge og praksis i utlandet. I punkt 4 sammenligner jeg de norske, svenske og danske regressreglene, og på slutten av avsnittet er oppbyggingen av landenes regressregler visualisert gjennom en tabell. Siste punkt er en liste med relevante lover og forskrifter i Norden.

## 2. Grunnpilaren: Wien-konvensjonen om veitrafikk fra 1968

Det som ligger til grunn for nesten alle nasjonale trafikkregler i Europa er Vienna Convention on Road Traffic <sup>1</sup> (FN-konvensjonen om veitrafikk), samt tilhørende Convention on Road Signs and Signals. Begge er fra 1968, ble fremforhandlet i regi av FN og er administrert av UNECE (The United Nations Economic Commission for Europe, nærmere behandlet i studiens punkt 2.4).

Vienna Convention on Road Traffic har gitt en felles standard for trafikkregler, Convention on Road Signs and Signals felles regler om skilting, trafikklys og veimerking. Målet med begge konvensjonene var å styrke sikkerheten på veiene. Trafikanter fra land som har ratifisert avtalen (for tiden 70) kan derfor regne med nokså like regler, skilter og veimerking når de er på besøk i et annet land som har ratifisert.

Ettersom Vienna Convention on Road Traffic er formulert slik at den både gjelder for land med høyre- og venstretrafikk er den delvis tung å lese.

Overraskende nok er det noen land i Vest-Europa som ikke har signert, henholdsvis signert men ikke ratifisert disse konvensjonene.

	Vienna Convention on Road Traffic	Vienna Convention on Road Signs and Signals
Ikke signert	Island, Irland, Nederland	Island, Irland, Nederland, Sveits, Spania, Portugal
Signert men ikke ratifisert	Storbritannia, Spania, Portugal	

Kilde: diagrammer på Wikipedia <sup>2</sup>

For disse landene gjelder fortsatt den tidligere avtalen Geneva Convention on Road Traffic <sup>3</sup> (Multilateral Road Traffic Convention) fra 1949, der kapittel 2 omhandler trafikkregler og kapittel 3 skilting og veimerking. Jeg har ikke sammenlignet disse avtalene nærmere, men min erfaring er at det i praksis heldigvis ikke gjør noen forskjell.

<sup>1</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/crt1968e.pdf>

<sup>2</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Vienna\\_Convention\\_on\\_Road\\_Traffic](http://en.wikipedia.org/wiki/Vienna_Convention_on_Road_Traffic), og [http://en.wikipedia.org/wiki/Vienna\\_Convention\\_on\\_Road\\_Signs\\_and\\_Signals](http://en.wikipedia.org/wiki/Vienna_Convention_on_Road_Signs_and_Signals)

<sup>3</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Convention\\_on\\_Road\\_Traffic\\_of\\_1949.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Convention_on_Road_Traffic_of_1949.pdf)

### 3. Generelt om ansvarsvurderinger i Europa

De nasjonale trafikkregler og skiltforskrifter i Europa er altså tilnærmet like, noe som utelukkende er positivt. Likevel gjelder at turister bør kjøre defensivt, både fordi enkelte detaljer er overlatt til de enkelte landene, og fordi man aldri kan vite hvordan ansvar reguleres i besøkslandet i visse situasjoner.

I kollisjonssaker kan det ut fra lokale trafikkregler, forholdene på skadestedet, bevisets stilling og rettspraksis i skadelandet bli følgende resultater:

- eneansvar for en part
- hovedansvar for én part og medansvar for den andre,
- skylddeling (50/50),
- i noen land: hver part må bære sin egen skade; i mange land er denne løsningen ukjent.

Selv om det finnes trafikk- og skiltregler som er tilnærmet like i de fleste landene, er det viktig å være klar over at noen situasjoner bedømmes annerledes enn i hjemlandet.

#### De mest sentrale avvikene fra norsk praksis:

a. Der det er påstand mot påstand, og der man i Norge ut fra forholdene (f. eks. ved møteing på vei stor nok for begge) ville løst saken med at hver part tar sin skade (eller med en 0/0, som man så elegant sier i Sverige), er praksisen i flere land at det blir skylddeling i slike situasjoner. Og det finnes til og med en avgjørelse fra EU-domstolen som slår fast at EU-landene har anledning til slik ansvarsfordeling, nemlig sak C-484/09<sup>4</sup> (en av flere portugisiske trafikksaker i EU-domstolen).

Den teoretiske begrunnelsen for slik fordeling er at det objektive ansvaret slår gjennom også ved kollisjon mellom motorvogner (altså i motsetning til regelen i den norske bilansvarsloven § 8): Selv om man ikke kan bevise den ene eller den andre partens uaktsomhet, så skyldes skadene og deres størrelse likevel bilenes fart, tyngde, bevegelighet eller eventuelt deres tekniske innretninger (resultat av driftsrisikoen, engelsk: operational risk, tysk: Betriebsrisiko).

Ut fra all informasjon jeg har mottatt er 0/0-løsninger som i Norge og Sverige å betrakte som unntak i europeisk sammenheng.

b. Det objektive ansvar kan i enkelte land også slå gjennom når forholdene ellers skulle tilsi noe annet. En av Trygs kunder ble påkjørt bakfra i Danmark, og dansk forsikringsselskap gjorde opp tingskaden<sup>5</sup>. Etter nesten to år kom imidlertid dansk motpart tilbake med et personskadekrav. Bilansvaret i Danmark omfatter passasjerer

---

<sup>4</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62009CJ0484:DA:HTML>

<sup>5</sup> Trygs skadenummer 10919702.

i bilen og motparter, men ikke fører, det er ikke lovpålagt forsikring for bilfører i Danmark, og da dansk bilfører ikke hadde tegnet frivillig personskadeforsikring krevde han erstatning fra Tryg<sup>6</sup>. Vi stilte oss først nokså uforstående til dette kravet. Stor var imidlertid overraskelsen da Tryg Danmark informerte oss om at kravet var i orden da hjemlet i Færdsleslovens §§ 103 første ledd og 101, første og annet ledd. Dette var uvant for oss i Norge, der bilansvaret også gjelder bilfører og der det følgelig ikke er forskjellige erstatninger (ansvarsbrøker) for ting- og personskade i samme sak.

c. Noen ganger vil det bero på en skjønsmessig vurdering om en underordnet blindvei på høyre side er å anse som utkjørsel fra eiendom eller som vei i henhold til nasjonal lov og forskrift. I Norge vil man se på antall oppsittere, og kunne komme til at den som kom fra høyre ikke hadde vikeplikt. Man må imidlertid ikke langt – nemlig igjen kun til Danmark – før vi oppdager at veistatus og i konsekvens også ansvarsforholdet bedømmes annerledes i andre land. I en kollisjonssak i Danmark kom norsk part fra adkomstvei på høyre side, men til tross for at denne blindveien hadde beviselig mange oppsittere og var flere hundre meter lang, så ble den likevel ansett som utkjørsel og norsk part ble ilagt eneansvar.

d. I enkelte situasjoner vil det bli andre skyldbrøker, for eksempel ved venstresving og forbikjørende motpart, eller ved høyresving fra venstresidig posisjon.

e. I Norge ville man anse den part som har mer enn 2/3 skyld som regel som eneansvarlig. Skylddifferansen vil da være så stor, og motpartens andel så liten og ubetydelig, at man nesten ikke lenger kan tale om medvirkingsansvar. Selv en løsning der den hovedskyldige blir ilagt 75 % ansvar (som sett i noen voldgiftsdommer) kjennes derfor nærmest unaturlig. Ansvarsfordelinger med stor skyldovervekt for den hovedansvarlige er dessuten uheldig for parten med forholdsvis lite medvirkningsansvar da de normalt vil føre til bonustap. I andre land derimot kan den hovedskyldiges ansvar også være begrenset til noe uvante 60 %, 70 % og til og med til 80 %<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Kun i Norge, Sverige og Finland er det obligatorisk personskadeforsikring også for føreren. I alle andre land er føreren ikke omfattet av bilansvaret, og han må da tegne frivillig forsikring.

<sup>7</sup> Ofte brukt kvote i Tyskland. På 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag i 2009 har man foreslått en forenklings (0, 25, 50, 75 eller 100 %), i hvert fall når det gjelder avkortning overfor egen kunde.

#### 4. Generelt om regressreglene i Norge, Sverige og Danmark

I forbindelse med studien har jeg fått tilsendt de svenske og danske fordelingsreglene.

Felles for de norske, svenske og danske regressreglene er at de bygger på nasjonal veitrafikklovgivning og rettspraksis, og at reglene kun er bindende for forsikringsselskapene som har tilsluttet seg en nasjonal regressavtale. De er ikke bindende for kundene, som ved uenighet kan stevne både eget og motpartens forsikringsselskap. Diskuterer man i en kollisjonssak ansvar med egen kunde eller motpart må saksbehandleren alltid argumentere med nasjonal trafikklovgivning, ikke en regressregel (f. eks. ved påkjøring bakfra: de norske trafikkreglene §§ 5.3 og 13.1, ikke norsk regressregel 3.1.1).

De svenske reglene er ganske lik de danske reglene, både i oppbygging og resultat. Reglene er nummerert med stor bokstav for hovedsituasjonen (f. eks. A for vikeplikt), og så tall for forskjellige undersituasjoner (A.1 osv.). Oppbyggingen ser logisk ut, og har man først sett de svenske og danske reglene, vil det ikke lenger være umiddelbart innlysende at høyresving fra venstresidig posisjon i de norske regressreglene er behandlet som underpunkt (3.3) til hovedsituasjonen påkjøring bakfra, og at også feltskifte er behandlet under påkjøring bakfra (underpunkt 3.2), samt under forbikjøring (punkt 5).

Noen spesielle situasjoner som i Norge enten er behandlet i en underordnet regel eller faller utenfor avtalen har i Sverige og Danmark egne regressregler. Derimot har man i Norge hele åtte regler for hovedsituasjonen vikeplikt, der man i Sverige har nøyd seg med fire og i Danmark med bare tre.

Et spennende prosjekt kan være en felles revisjon av de skandinaviske regressreglene. Om ikke alltid løsningene, så kan i hvert fall oppbyggingen med fordel være harmonisert (se nærmere punkt 4.2).

#### 4.1 Sammenligning mellom de norske, svenske og danske fordelingsregler

Som nevnt er oppbyggingen av de svenske og danske fordelingsregler til store deler lik, med stor bokstav for hovedsituasjonene og tall for de forskjellige undersituasjonene.

Hovedforskjellen mellom de svenske og de danske reglene er primært at de danske er mye mer detaljerte (hele 40 danske regler mot kun 26 svenske). En annen viktig forskjell er at samme hovedsituasjon kan ha annen bokstav i de to landene.

De norske regler har rene tallkombinasjoner med tre tall. Første siffer står for en av de sju hovedsituasjonene, og andre og tredje siffer for mer detaljerte undersituasjoner.

Antall norske regler er 42, pluss noen alternative løsninger i enkelte undersituasjoner. Likevel er det kun få situasjoner som fører til forskjellig skyldfordeling.

De svenske reglene er i studien tatt inn som vedlegg 3, de danske som vedlegg 7.

De norske reglene er utfyllende behandlet i Stein Plogvolls standardverk *Regressavtalen*<sup>8</sup>, og de er dessuten vedlegg 2 til boka *Bilansvaret*<sup>9</sup> av Engstrøm/Andresen/Bryn.

Jeg vil her hovedsakelig skrive om de reglene som avviker fra de norske.

Henvisninger til paragraf i de norske trafikkreglene er gjort med forkortelse tr. § ...

#### **Vikeplikt**

Norge: hovedsituasjon 1. Sverige og Danmark: A.

Svensk A4: Ved kollisjon i veikryss med moped som kommer på sykkelfelt blir det skylddeling.

Verken behandlet i den norske eller danske regressavtalen.

Norge har i underpunkt 1.2 spesielle regler for kollisjon mellom bil som svinger *til høyre* (inn i forkjørsvet) og bil *fra høyre* som av forskjellige årsaker ikke er plassert riktig (helt eller delvis over midten av veien).

---

<sup>8</sup> Forsikringsakademiet/Handelshøyskolen BI, Oslo 2001.

<sup>9</sup> Universitetsforlaget, Oslo 2005.

*Venstresving*

Norge: 2. Sverige og Danmark: B.

Sverige har 7 regler under venstresving (B1-B7), mens Danmark har hele 10 (B1-B10). To danske regler med samme resultat (dansk B5 og B8) tilsvarer svensk B6.

Svensk B5: Dersom forbikjøring i veikryss er forbudt, på vei i tettbebygde strøk, med maksimal tillatt hastighet 50 km/t, blir det skylddeling.

Motstykke er dansk B4.

Dansk B4: Ved forbikjøring i veikryss blir det 2/3 ansvar for den svingende og kun 1/3 ansvar for den som kjører forbi. Motstykke er svensk B 5.

Etter den norske regelen 2.2.1 vil den som kjører ulovlig forbi få som hovedregel fullt ansvar, og 2/3 ansvar når den forbikjørende kan godtgjøre at den svingende ikke ga tegn i god tid.

Dansk B5: Ved venstresving og kollisjon med forbikjørende vil den svingende få fullt ansvar dersom den forbikjørende kan bevise at motparten svingte uten eller samtidig med tegngiving.

Etter de norske reglene starter den svingende med fullt ansvar i utgangspunktet (norsk regel 2.2.3), mens den i Danmark starter med kun 2/3 ansvar (dansk regel B4, se foran).

Til gjengjeld kan den svingende oppnå gunstigere resultater enn i Danmark:

- dersom han kan bevise at han ga retningssignal så tidlig at motparten burde ha avbrutt forbikjøringen blir det skylddeling (2.2.4);
- dersom han kan bevise at han ga signal før motparten begynte forbikjøringen blir det fullt ansvar for den forbikjørende (2.2.5).

Grunnen er omvendt bevisbyrde for tegngiving: I Norge må den *svingende* bevise at det er gitt tegn, i Danmark må den *forbikjørende* bevise at den svingende *ikke* har gitt tegn!

Dansk B6: Er det 2 filer i samme retning og det blir kollisjon mellom overhalende i venstre fil og venstresvingende fra høyre fil blir det fullt ansvar for den svingende.

Ikke egen løsning i de norske regressreglene, men situasjonen går i prinsippet inn under norsk regel 3.2.1 (forbikjøring/feltskifte) med samme resultat.

Dansk B9: Kjører både den forbikjørende og den svingende over sperrelinje (heltrukken linje) så blir det skylddeling uavhengig av tegngiving. Dette høres også nokså logisk ut.

Ikke behandlet i de norske fordelingsregler.

Svensk B7 og dansk B10: U-sving. Fullt ansvar for den svingende.

Ikke behandlet i de norske fordelingsregler, men fanget opp av norsk trafikkregel § 11.1 (vikeplikt for den som vender).

### Høyresving (fra venstre fil)

Norge: underpunkt 3.3 til hovedsituasjonen påkjøring bakfra (3). Sverige og Danmark: C.

Svensk C1 (eneste regel i denne situasjonen): Fullt ansvar for den som svinger til høyre fra venstre fil på vei med flere kjørefelt.

Etter norsk fordelingsregel 3.3.1 blir det i denne situasjonen i utgangspunkt skylddeling.

En annen fordeling blir det etter regel 3.3.2: Kan den svingende sannsynliggjøre korrekt tegngiving blir denne bilisten kun ilagt 1/3 ansvar, og den i høyre fil hovedansvaret (2/3).

Dansk C1: 2/3 ansvar for den som svinger til høyre fra venstre fil, og fullt ansvar dersom trafikanten i høyre fil er ikke registreringspliktig moped.

Dansk C2: Skylddeling mellom svingende og forbikjørende dersom det ikke er sidevei til venstre. Fullt ansvar for den svingende dersom trafikanten i høyre fil er ikke registreringspliktig moped.

I Norge skiller man ikke mellom situasjoner med og uten avsvingningsmulighet til venstre. De norske løsninger har skylddeling som utgangspunkt (regel 3.3.1), og 2/3-skyldovervekt for den i høyre fil dersom den svingende fra venstre fil har sannsynliggjort korrekt tegngiving (regel 3.3.2).

Se også kommentar under svensk regel C1, foran.

Spesialtilfelle for både dansk C1 og C2: Dersom kjøretøyet i høyre fil er en moped (knallert) blir det fullt ansvar for den svingende, uavhengig av avsvingningsmulighet til venstre.

I de norske reglene er det ingen spesialtilfeller for mopeder.

Dansk C3: Er det 2 filer i samme retning og det blir kollisjon mellom høyresvingende i venstre fil og overhalende i høyre fil blir det fullt ansvar for den svingende.



Det er ingen egen løsning for slike situasjoner i de norske regressive reglene, men situasjonen går i prinsippet inn under norsk regel 3.2.1 (feltskifte) med samme resultat.

Dansk C4: Ved svingning mot privat innkjørsel (eiendom) fra forbikjøringsposisjon blir det 2/3 ansvar for den svingende, men fullt ansvar dersom kjøretøyet til høyre er en ikke registreringspliktig knallert (moped).

Ikke behandlet særskilt i de norske reglene.

Svensk C1: Fullt ansvar for den som svinger til høyre fra venstre fil.

### **Feltskifte**

Norge: behandlet i punkt 5 (forbikjøring) og i underpunkt 3.2 til påkjøring bakfra (3).

Sverige og Danmark: D.

Svensk D1, eneste feltskifteregel = hovedregelen: fullt ansvar for den som skifter felt. Samme resultat som i de danske reglene D1, D4 og D5.

I Danmark er det hele 5 undersituasjoner for feltskifte.

Dansk D1: Ved feltskifte for passage av forankjørende blir det fullt ansvar for den som skifter felt.

Dansk D2: Ved feltskifte for passage av stasjonære gjenstander (herunder *parkerte* biler), blir det 2/3 ansvar for den som skifter felt.

Ikke behandlet nærmere i de norske reglene, men i Norge vil det nok bli fullt ansvar for den som skifter felt <sup>10</sup>.

Dansk D3: Skylddeling ved fletting.

Dansk D4, hovedregelen ellers: fullt ansvar for den som skifter felt.

Dansk D5: Fullt ansvar for den som svinger ut fra parkert stilling/veikant. Spesialregel for busser som svinger ut fra stoppested som definert i Færdselsloven § 19 stk. 1: skylddeling.

---

<sup>10</sup> Se også tilsvarende tr. § 7.6 annen setning som gjelder møting: *Er en del av vegen sperret, har den vikeplikt som har sperringen på sin side.*

***Påkjøring bakfra***

Norge: 3 (3.1). Sverige og Danmark: E.

Svensk E1-E3: Hovedregel med ansvar for den som kjører på (E1) og den som dytter bilen foran i tredje bil (E2); dersom flere kjøre på etter hverandre må man bære egen frontskade selv, og ansvarsforsikringen betaler kun forankjørendes bakskade (E3).

Dansk E 1: Hovedregel med ansvar for den som kjører på, som svensk E1.

Dansk E2: Tvinger en bilist bakenforkjørende ved feltskifte eller lignende manøvre til bråstopp, og den som stopper blir påkjørt bakfra av tredje bil, blir det skylddeling mellom den som skapte situasjonen og den påkjørende, forutsatt at førstnevnte ved kollisjon med den bremsende ville fått fullt ansvar.

Ikke behandlet i de norske reglene.

Dansk E3: Fullt ansvar for den som kjører på dersom forankjørende stoppet for hund eller større dyr.

Dansk E4: Skylddeling dersom forankjørende stoppet for katt eller mindre dyr <sup>11</sup>.

Dette er ikke særskilt behandlet i de norske reglene, men situasjonene går i prinsippet inn under reglene 3.1.1 (hovedregel med fullt ansvar for den påkjørende) og 3.1.2 (skylddeling ved bråbremsing uten trafikal årsak), se også avsnittene om mindre dyr i *Regressavtalen*, s. 146/147.

Dansk E5: Fullt ansvar for forankjørende ved ren bremseprøve og påkjørsel bakfra.

Ikke behandlet i de norske reglene. En slik situasjon ville i Norge nok gå inn under regel 3.1.2, det vil si skylddeling ved oppbremsing uten trafikal grunn.

Dansk E6: Skylddeling dersom forankjørende stoppet av annen ikke-trafikal grunn.

***Kjedekollisjon***

Kun Danmark: F. Norge og Sverige: behandlet under påkjøring bakfra (Norge: 3/3.1, Sverige: E).

Dansk F1 og F2 tilsvarer norsk 3.1.3 og 3.1.4 henholdsvis svensk E2 og E3.

---

<sup>11</sup> Var gjenstand i Trygs sak 12894326 (dansk part i Tryg Danmark, norsk part i Jernbanepersonalets Bank og Forsikring).

*Påkjøring av parkert bil*

Norge: 7. Sverige: F. Danmark: H.

Svensk F1, eneste regel under dette punktet: Fullt ansvar for den som kjører på parkert bil.

Dansk H1: Hovedregel, som svensk F1.

Dansk H2: Dersom holdende bil ikke er belyst til tross for krav om det (f. eks. på mørkt, uoversiktlig sted), og denne bilen blir påkjørt, kommer eier eller bruker i ansvar.

Ikke behandlet i de norske reglene. I utgangspunkt bestemmer også tr. § 15.4 plikt til belysning i visse tilfeller, men det skal nok mye til for at den parkerende får fullt ansvar i Norge, ettersom den påkjørende har en egen plikt til å kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring (tr. § 13.1).

Dansk H3: Ved stans på motorvei uten trafikal grunn blir det fullt ansvar for den stansende.

(Denne regelen passer etter mitt syn bedre under påkjøring bakfra, rett etter dansk regel E6.)

Etter norsk regel 3.1.2 (for påkjøring bakfra) blir det skylddeling ved bråbrems uten trafikkmessig årsak (som i dansk E6), men her skilles det ikke mellom motorvei og andre veier. Stanseforbud på motorvei etter tr. § 17.1.e kolliderer med plikten til å kunne stoppe foran enhver påregnelig hindring (tr. § 13.1).

*Møtekollisjon*

Norge: 4. Sverige: G. Danmark: K.

Hovedsakelig forskjell i bokstavene/tall.

*Ryging*

Norge: 6. Sverige: H. Danmark: M.

Svensk H1: Hovedregelen – fullt ansvar for den ryggende.

Dansk M1, spesialregel: Skylddeling dersom begge rygger, uavhengig av situasjon ellers.

Svensk H1 tilsvarer norsk hovedregel 6.1.1, dansk M1 tilsvarer norsk regel 6.2.1.

I Norge er det to nokså sofistikerte regler til, nemlig for kollisjon mellom ryggende bil og bil som kommer fra parkeringsplass. Her blir det skylddeling dersom den ryggende kommer fra *høyre* side (6.4.1), men fullt ansvar for den som kommer fra parkeringsplass dersom den som rygger kommer fra *venstre* side (6.3.1).

### *Kjøring mot kjøreretning*

Norge: ikke egen regressregel. Sverige: K. Danmark: N.

Dansk N1 og svensk K1: Fullt ansvar for den som kjører mot ferdselsretning, med mindre begge rygget (skylddeling).

Ikke behandlet særskilt i de norske reglene.

### *Rundkjøringer*

Norge: behandlet i separate matriser. Sverige: L. Danmark: ikke del av de danske regressregler.

Ansvarsspørsmål ved kollisjon i rundkjøringer er ikke alltid lett å løse. Man må ta hensyn til generelle plasseringsregler, skilting (norsk skilt 402 påbudt kjøreretning, jf. skiltforskriften § 10), veimerking (retningspil) før og ledelinjer i rundkjøringen, hvilken veiarm partene kom fra og hvilken de skulle ut, og ofte også til fart (hvem var først inne i rundkjøringen?).

Det er lite faglitteratur om rundkjøringer, til gjengjeld finnes det mange innlegg på Internett, der debattene er preget av bastante meninger og til tider av høy temperatur<sup>12</sup>. Det var også på nettet jeg fant en artikkel om en planlagt "turbo-rundkjøring" etter nederlandsk mønster<sup>13</sup>.

Allerede før studiearbeidet fikk jeg tilsendt de svenske regressregler i en skadesak, og igjen i forbindelse med studien. Etter en stund la jeg merke til at jeg hadde fått to versjoner, en eldre en og en av nyere dato. Jeg oppdaget da også en stor forskjell, og den gjelder svensk regressregel L1.

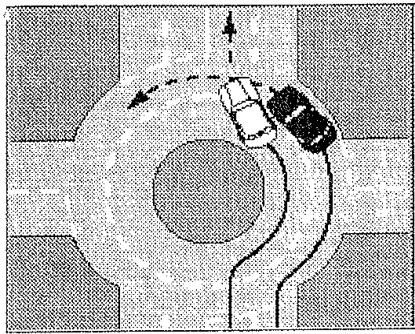
---

<sup>12</sup> "Venstreradikale nordmenn" (om kjøring i venstre fil, <http://www.klikk.no/motor/bil/article255367.ece>); "Här finns det inga rundkörningar, bara 4 vägs korsningar enligt tröndarna. Kör bara rakt igenom. Sänd de til Stockholm på kurs hur man kör så kanske de lär sig hur man kör i rundkörning."; "De aller fleste rundkjøringer i Norge er turboladet. Den som har største fart inn i rundkjøring har påkjørsrett. Alle pyser som ikke gasser har vikeplikt."; "Venstrefila er full av biler. Grunnen til at folk bruker venstrefila er at da trenger de ikke å ta hensyn til folk som skal inn på veien."

Alle sitater var kommentarer til artikkel i Adresseavisen om turborundkjøringer (se fotnote 13), men ved sjekk 19. november 2013 var kommentarene ikke lenger tilgjengelige.

<sup>13</sup> Se bilde på <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Turborotonde.svg> og artikkel på [www.adressa.no/nyheter/trondheim/article1592915.ece](http://www.adressa.no/nyheter/trondheim/article1592915.ece)

Skissen for gammel svensk regel L1 (fra 1991) ser slik ut:



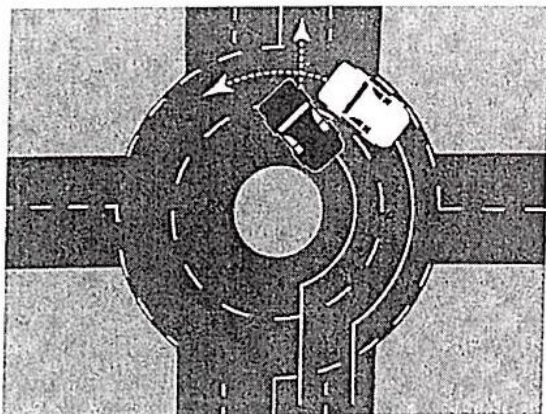
L1  
Følektigt filval med hänsyn till fortsatt färdväg.  
(om inte anvisningar visar annat.)

Tf 3 Kap. 25 §

Gammel svensk L1: Her ble det ansvar for bilisten i høyre fil; man la mest vekt på denne partens feilplassering og anså ikke den venstresidiges svingning ut av rundkjøringen som feltskifte.

Gammel svensk løsning L1 var for øvrig i tråd med norsk praksis. Det finnes ikke egne regressregler om rundkjøringer i Norge – sammenstøt i rundkjøringer er kun på generelt grunnlag behandlet i kapittel 10 i Stein Plogvolls bok *Regressavtalen* (Oslo, 2001).

Trafikkansvarsutvalgets rundkjøringsutvalg ble imidlertid i 2003 enig om egne løsninger for rundkjøringer, og de norske selskapene har siden da jobbet med en matrise som omhandler flere typiske situasjoner ved inn- og utkjøring. Situasjon B nr. 1 i denne matrisen tilsvarer den i svensk regel L1, og løsningen er den samme som i gammel L1. Skissen for ny svensk regel L1, med omvendt resultat:



L1. Cirkulationsplats utan anvisningar.

Tf3 kap. 43§

Ny svensk L1: Kjører to biler inn i rundkjøringen fra samme veiarm og det blir kollisjon ved utkjøring fordi den i venstre fil skifter felt mens den i høyre fil følger rundkjøringen, så løses saken med eneansvar for høyresvingende dersom det ikke var retningspil i veibanen.

At feltskifte fra den venstresidige nå anses som langt mer uaktsom enn eventuell feilplassering fra den i høyre fil kan trygt betegnes som en helomvending.

Ny svensk L1 har dermed samme resultat som grunnsituasjonen den kan sammenlignes med, nemlig C1 – høyresving fra venstre fil.

Den er også i tråd med veiledning fra den svenske Transportstyrelsen i brosjyren *Att köra i cirkulationsplats*<sup>14</sup>.

Fra brosjyrens s. 11: "Anpassa körningen så att du helst kör ut ur cirkulationen från höger körfält."

Ifølge tilhørende skisse skal/bør den venstresidige skifte felt allerede rett etter veiarmen før den han skal forlate rundkjøringen ut av.

Tekst nede på s. 11: "Om du kör ut ur cirkulationen från vänster körfält måste du vara extra uppmärksam på fordonen i höger körfält eftersom du inte vet om de ska fortsätta att köra i cirkulationen. Tänk också på att du gör ett körfältsbyte."

Fra s. 9 nede: "Ser du att en förare är på väg att byta körfält ska du anpassa hastigheten för att underlätta körfältsbytet."

Tilhørende skisse viser en venstresidig bil som er i ferd med å forlate rundkjøringen ved å skifte felt foran en bil som ligger litt over en billengde bak. Plikten for den høyresidige å holde tilbake og lette feltskifte til forankjørende i venstre fil følger av Trafikförordningen 2 kap. 1 § (generell aktsomhetsnorm) og 3 kap. 38 § (forbikjøring), og tilsvarende norsk trafikkregel § 12 nr. 4 (letting av forbikjøring) og den generelle aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3. Dette gjelder dog i alle feltskifte-/forbikjøringssituasjoner og er ikke spesielt for rundkjøringer, og det skal generelt mye til for at den som kjører rett frem kommer i noen form for ansvar.

Sidene 9 og 11 i Transportstyrelsens brosjyre er tatt med som vedlegg 5 i studien.

---

<sup>14</sup> [http://www.transportstyrelsen.se/Global/Publikationer/Vag/Trafikant/PV09302\\_7.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Publikationer/Vag/Trafikant/PV09302_7.pdf).

Fra brosjyrens s. 2: "Informationen i denna broschyr baseras på Trafikförordningen (1998:1276), Vägmärkesförordningen (2007:90), Förordning om vägtrafikdefinitioner (2001:651)".

Statens vegvesen (Norge) har link til denne brosjyren på sin hjemmeside, se

<http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkregler/Kjoring+i+rundkjoringer>.

En annen brosjyre som konkluderer med ansvar for den som svinger til høyre fra venstre fil er "Der Kreisverkehr"<sup>15</sup> fra tysk automobilklubb ADAC (side 9 i den er vedlegg 6 i studien).

Ny svensk L2: Samme situasjon blir løst med skylddeling dersom det er anvisninger (pil for påbudt kjøreretning; i Norge: retningspil 1034, jf. skiltforskriften § 22) på veibanen som tilsier at begge er feilplassert.

Svensk L4 (i gammel versjon): skylddeling ved utkjøring av rundkjøring når begge partene var korrekt plassert. Dette ble begrunnet med den generelle aktsomhetsplikten etter Trafikförordningen 2. kap. 1 §.

Etter mitt syn var dette diskutabelt ettersom ledelinjen tilsier at bilisten i venstre fil foretar ordinært feltskifte (Tf 3. kap. 43 §). Den som kjører rett frem i høyre fil vet dessuten ofte ikke i hvilken veiarm bilisten i venstre fil skal kjøre ut (rundkjøringen i skissen har hele seks veiarmen).

### Lyskryss

Kun Danmark: L. Norge: diskutert i *Regressavtalen*, s. 241-244. Sverige: ikke del av de svenske regler.

Dansk L2: Ved uenighet og uklarhet (ingen nøytrale vitner) om hvem som kjørte på rødt lys blir det skylddeling.

(For øvrig i tråd med tysk fordeling etter Hamburger Quotentabelles<sup>16</sup> regel I.1.a, se vedlegg 8 i studien.)

Dansk L3: Ved rydding av veikryss, der begge har kjørt inn i krysset ved grønt lys, blir det likeså skylddeling.

(Også det er i tråd med tysk fordeling, se Hamburger Quotentabelles regel I.1.b.4.)

Lyskryss faller i det hele tatt ikke inn under de norske regressregler.

Ved påstand mot påstand vil man i Norge nok løse saken ved at hver part må bære sin egen skade, se *Regressavtalen* s. 241 ("... umulig å plassere ansvar på noen av dem").

Rydding av lysregulert veikryss er så vidt streift i siste avsnitt på s. 244 i

*Regressavtalen* der det foreslås å anvende regel 2.1.1 analogisk (venstresving og kollisjon med møtende, med fullt ansvar for den svingende).

---

<sup>15</sup> [http://www.adac.de/mmm/pdf/rv\\_kreisverkehr\\_flyer\\_0810\\_27621.pdf](http://www.adac.de/mmm/pdf/rv_kreisverkehr_flyer_0810_27621.pdf)

<sup>16</sup> [www.verkehrsexikon.de/Texte/QuotenTabelleHH.php](http://www.verkehrsexikon.de/Texte/QuotenTabelleHH.php)

4.2 Skjematisk oversikt over oppbyggingen av fordelingsreglene i Norge, Sverige og Danmark

For å anskueliggjøre oppbyggingen i de skandinaviske landenes regressregler har jeg laget nedenstående oversikt i tabellform.

Hovedsituasjon	punkt i <b>Norge</b>	punkt i <b>Sverige</b>	punkt i <b>Danmark</b>
Vikeplikt	1	A	A
Venstresving	2	B	B
Høyresving	se påkjøring bakfra (underpunkt 3.3)	C	C
Feltskifte	se påkjøring bakfra (underpunkt 3.2) og forbikjøring (5)	D	D
Forbikjøring	5	se feltskifte (D)	se feltskifte (D)
Påkjøring bakfra inkl. kjedekollisjon	3 (underpunkt 3.1)	E	E kjedekollisjon: F
Påkjøring av parkert bil	7	F	H
Møtekollisjon	4	G	K
Ryggning	6	H	M
Kjøring mot kjøreretning	-	K	N
Rundkjøringer	- *	L	-
Lyskryss	- **	-	L

\* Behandlet i separate matriser, som er like bindende som fordelingsreglene i Regressavtalen.

\*\* Diskutert i Regressavtalen, Oslo 2001, s. 241-244.

Etter mitt syn kan en harmonisering ha store fordeler, ikke minst med tanke på skylddiskusjoner over landegrensene. Mine forslag ved en eventuell felles revisjon:

- Det brukes enten bokstaver eller tall for hovedpunktene. Etersom Sverige og Danmark bruker bokstaver og er i flertall, og ettersom bokstav-/tallkombinasjon er bedre å huske enn rene tall, er bokstaver å foretrekke.
- Sverige og Danmark starter bra med like punkter frem til E, men etter det spriker



det. Her kan man eventuelt bli enig om samme rekkefølge.

- Sverige og Danmark kan vurdere om man vil ta inn kollisjoner mellom bil som svinger til høyre og bil fra høyre under vikeplikt, som i Norge i underpunkt 1.2 (1.2.1 til 1.2.3).
- Danmark dropper kjedekollisjon som eget punkt (F), og behandler det som Norge og Sverige under påkjøring bakfra.
- Møtekollisjoner er alvorlige, det kan gjenspeiles ved opprykk i svensk og dansk regelverk, ved at de (som i Norge) behandles før påkjøring av parkert bil.
- Rygging forekommer langt oftere enn påkjøring av parkert bil (og er dominerende som skadeårsak ved rygging på parkert bil), og kan derfor (som i Norge) med fordel behandles først.
- De norske ryggereglene 6.3.1 og 6.4.1 kan vurderes tatt inn i svensk og dansk regelverk.
- Uheldig med 3 tall i de norske reglene (1.1.1 etc.), her bør det være mulig med 2 tall eller – aller best – 1 bokstav og 1 tall (se første forslag).
- Norge dropper forbikjøring som eget punkt (5), og lar disse situasjonene som Sverige og Danmark heller gå inn under feltskifte.
- Norge oppretter som Sverige og Danmark punktene høyresving (svensk/dansk C) og feltskifte (svensk/dansk D), og punktene 3.3 og 3.2 flyttes fra påkjøring bakfra til disse nyopprettete (og etter mitt syn mer passende) punktene.
- Eventuelt: Norge tar inn u-sving under venstresving (som svensk B7 og dansk B10).
- Eventuelt: Norge oppretter som Sverige og Danmark eget punkt for kjøring mot kjøreretning; Norge og Danmark oppretter eget punkt for rundkjøringer; og Norge og Sverige eget punkt for lyskryss.
- Eventuell diskusjon om ansvarsbrøkene kan man ta en annen gang. Alle resultatene kan uansett ikke harmoniseres, for de enkelte fordelingsreglene bygger på nasjonal lovgivning og rettspraksis som selskapene ikke kan endre.

*Patrik Linsbauer*

## 5 Rettskilder: Relevante lover og forskrifter i Norden

Nedenstående oversikt er et utdrag fra listen over kilder i studien "Vei og rett i utlandet".

Selv om Finland ikke er behandlet i artikkelen er linkene til finske lover for fullstendighetens skyld likevel inkludert.

### *Norge*

Vegtrafikkloven: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>

Trafikkreglene: <http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747>

Skiltforskriften: <http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219>

Bilansvarsloven: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1961-02-03>

Forskrift om trafikktrygd: <http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1974-04-01-3>

Skadeserstatningsloven: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1969-06-13-26>

### *Sverige*

Trafikförordningen: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.HTM>

Trafikskadelagen: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19751410.HTM>

Skadeståndslagen: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19720207.HTM>

### *Danmark*

Færdselsloven: <https://www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=143400>

Erstatningsansvarsloven: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=2167>

### *Finland*

Tieliikennelaki – Vägtrafiklag:

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1981/19810267?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=3.4.1981%20267>

Liikennevakuutuslaki – Trafikförsäkringslag:

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1959/19590279?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=26.6.1959%2F279>