657/02

Den 22. oktober 2002 blev i sag nr. 57.952:

xxxxx xxxxx
xxxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxx x

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har motorkøretøjsforsikring i Topdanmark Forsikring A/S, klager over, at selskabet har anerkendt klagerens erstatningsansvar for et anmeldt færdselsuheld, hvori den forsikrede bil har været impliceret.

Klageren har ved klageskrivelse af 27/2 2002 bl.a. anført:

"**1. Sagsfremstilling**

Undertegnede skal herved anke den afgørelse, som Topdanmark har truffet vedr. ovennævnte skade.

Som argumentation for anken kan anføres, at Topdanmark i sin begrundelse for skyldfordelingen hævder, at der er tale om et vognbaneskift, hvor jeg er af den opfattelse, at der er tale om en sammenfletning, dermed har modparten ikke overholdt vigepligtsreglerne i forbindelse med sammenfletning. Desuden overskred modparten den tilladt hastighed, ligesom han heller ikke afpassede sin hastighed efter forholdene, idet vejret var regnfuldt og han trak en tung lastet trailer med deraf følgende væsentligt forlænget bremselængde.

Skaden skete på Ejbygade i Odense. Ejbygade er en vej med to baner i hver retning. Dog ændres vognbanernes forløb umiddelbart inden det store lysregulerede kryds.

Det er meget vanskeligt at beskrive vejens udseende, og jeg har derfor tilsendt Topdanmark en videooptagelse, således at det er lettere at danne sig det rigtige indtryk.

Jeg skal her forsøge at beskrive vejens forløb:
Når man kører i retning mod lyskrydset flettes de to ligeudgående vognbaner sammen til en bane. Umiddelbart herefter deler denne bane sig således igen, således at der opstår en bane til de venstresvingende. Endvidere fortsætter den oprindelige højrebane (af de to ligeudgående), men efter sammenfletningsstedet skifter den højre bane til at blive til højresvingsbane. Se venligst vedlagte skitse.

Min søn, S.W., kører ad Ejbygade i den højre bane. Den tilladte hastighed på Ejbygade er 60 km/t. På grund af det regnfulde vejr og for give plads til at foretage sammenfletning med en tredje bilist (ikke impliceret i uheldet), der kører ved siden af ham i venstrebanen, tager S. farten af til ca. 55 km/t. Da denne bilist er kommet foran, kigger S. i bakspejlet og konstaterer, at der befinder sig en varevogn ca. 15-20 m bag ham. S. giver tegn med blinkeren og følger den stiplede linie, der markerer ruten for sammenfletning. Pludseligt påkøres ham skråt bagfra af varevognen, der kommer med meget høj fart bagfra.

Chaufføren af varevognen udtaler umiddelbart efter ulykken til en af passagerne i S.'s bil, at han overhovedet ikke kunne nå at bremse på den våde vognbane.

Jeg mener, at føreren af varevognen ikke har overholdt sin vigepligt i henhold til reglerne for sammenfletning. Dette ses tydeligt af det forhold, at han påkører S.'s bil skråt bagfra. Altså har han befundet sig bag S., da denne påbegynder sammenfletningen, og dermed skal han give plads for S.

Jeg mener desuden, at det er en skærpende omstændighed, at modparten har kørt væsentligt stærkere end tilladt, ligesom han ikke har taget højde for den forlængede bremselængde som følge af den våde kørebane og det forhold, at han havde efterspændt en tungt lastet trailer. (Traileren var lastet med et større stillads).

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet

Da jeg mener, at S.W. er uden skyld i uheldet, vil jeg opnå, at Topdanmark bliver enig med Codan, der er modpartens selskab, om at pålægge modparten hele skylden.

Såfremt Ankenævnet er af den opfattelse, at begge parter bærer hver sin del af skylden, foreslår jeg, at hver part skal betale for de skader, der skete på hver sit køretøj. I givet fald vil jeg selv afholde udgiften til reparation af min bil, således at jeg ikke belastes med - hverken betaling af selvrisiko eller skal rykke ned i præmietrin."

I selskabets skrivelse af 20/3 2002 til nævnet hedder det bl.a.:

"Det er vor opfattelse, at sagen skal afgøres efter Færdselslovens regler om vognbaneskift, og vi henviser i den anledning til lovens § 18 stk. 2, hvoraf det fremgår: 'Kørende skal før igangsætning fra kanten af vejen, ved vognbaneskift eller anden ændring af køretøjets placering til siden sikre sig, at manøvren kan udføres uden fare eller unødig ulempe for andre.'

Såfremt sagen blev foretaget ved domstolene, er det vor opfattelse, at man her ville lægge til grund, at klager ved vognbaneskift ikke har sikret sig, at manøvren kunne udføres uden unødig ulempe for andre. Klager ville dermed få pålagt hele skylden.

Udfra parternes forklaringer, reglerne i Færdselsloven og gældende retspraksis har vi derfor afgjort sagen med hele skylden pålagt klageren."

Klageren er utilfreds med selskabets afgørelse og har ved skrivelse af 2/4 2002 til nævnet bl.a. anført:

"**Ikke vognbaneskift, men sammenfletning**

I afsnit 3 skriver Topdanmark '... gav tegn til vognbaneskift'. Jeg har i mit 2. og 3. brev til Topdanmark udtrykkeligt gjort opmærksom på, at der ikke var tale om et vognbaneskift, men derimod om en sammenfletning af to vognbaner. Dette er også dokumenteret i en videofilm, som jeg i efteråret optog og fremsendte til Topdanmark.

Ikke 3, men 2 vognbaner

I min tidligere korrespondance med Topdanmark har jeg gjort opmærksom på, at der ikke som anført af modparten var tale om, at han kørte i den midterste af 3 vognbaner. Modparten kørte i den venstre (svarende til overhalingsbanen) af 2 (to) baner.

Det er først efter sammenfletningsstedet, hvilket vil sige de sidste 10-15 m inden lyskrydset, at der er 3 baner, nemlig en højresvings-, en venstresvings- og en ligeudkørselsbane. Såfremt uheldet skulle have fundet sted der, hvor modparten påstår, skulle S.W. have kørt op over en ca. 15 cm høj og 75 cm bred helle. Og sådan en forhindring er da vist for stor for en lille Peugeot 205.

(Se desuden venligst mit første brev til Ankenævnet, hvori jeg detaljeret beskriver vejens forløb).

Ikke pludseligt, men efter tydelig tegngivning

Modparten anfører: 'Bilen i højre vejbane fandt lige pludselig ud af, …' Når S.W. i god tid, hvor modparten er ca. 25-30 m bag ham, giver tegn til sammenfletning ved hjælp af blinklyset, kan der ikke være tale om noget 'pludseligt'.

At det for modparten kan virke 'pludseligt' kan skyldes, at de 25-30 meters afstand til S.W.'s bil lige 'pludseligt' var forsvundet pga. modpartens egen høje fart.

Topdanmark refererer til 'reglerne i Færdselsloven'. Desværre tager Topdanmark fejlagtigt udgangspunkt i reglerne for vognbaneskift. Der bør i stedet tages udgangspunkt i reglerne for sammenfletning, hvorefter modparten principielt bør tillægges hele skylden."

Selskabet afviser, at fletteregIen er anvendelig i den aktuelle uheldssituation.

Klageren har ved skrivelse af 3/6 2002 til nævnet bl.a. anført:

"For at være helt sikker i min sag har jeg atter været på uheldsstedet, hvor jeg har opmålt forskellige afstande ret nøjagtigt og efterfølgende tegnet dem ind på vedlagte skitese.

Der kan overhovedet ikke være tvivl om, at der er tale om sammenfletning og ikke om vognbaneskift. Et vognbaneskift kræver jo ifølge sin natur, at der fortsat er mindst to vognbaner, men i dette tilfælde 'smelter' de to ligeudgående vognbaner sammen i én, nemlig den tidligere overhalingsbane.

Jeg har i sidste uge talt med vagthavende på Odense Politigårds trafikafdeling, som telefonisk bekræftede min opfattelse. Når der er et længere stykke - i dette tilfælde ca. 35 m - **uden** stiplede linier til at angive en vognbaneadskillelse, så er der helt klart tale om sammenfletning det pågældende sted."

Nævnet er blevet forelagt diverse skitser/fotos over ulykkesstedet.

Nævnet udtaler:
Nævnet har gennemgået sagen, herunder de implicerede parters skadeanmeldelser, og finder på grundlag af det oplyste ikke at have tilstrækkeligt grundlag for at kunne kritisere selskabets afgørelse, der findes at være i overensstemmelse med retspraksis i den konkrete situation.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

p.f.v.

Henning Jønsson