859/11

Den 17. januar 2011 blev i sag nr. 77.957:

xxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxx xxx
xxxxxx xxxxxx xx
xxxx xxxxxxxxxx

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har motorkøretøjsforsikring i Tryg Forsikring A/S, klager ved sin repræsentant FDE Forsikringsservice over selskabets ansvarsfordeling i forbindelse med et færdselsuheld den 8/5 2007, hvor den forsikrede lastbil var impliceret.

Klageren driver vognmandsvirksomhed, og den forsikrede lastbil blev ved uheldet ført af en af klageren ansat lastbilchauffør.

Selskabet har pålagt lastbilchaufføren fuld skyld under henvisning til, at uheldet skete i forbindelse med chaufførens vognbaneskift, hvorved den bagfrakommende bil påkørte lastbilen. Det er selskabets opfattelse, at vognbaneskiftet må anses som den væsentligste årsag til uheldet.

Af politiets anmeldelsesrapport af 8/5 2007 fremgår bl.a.:

"*Kort beskrivelse af uheldet*
Part 1 ramte part 2 under overhaling hvorved part 1 ramte autoværnet."

Det fremgår endvidere af anmeldelsesrapporten, at den tilladte hastighed på uheldsstedet var 130 km/timen.

Modparten har i sin skadesanmeldelse beskrevet uheldet således, at en ”lastvogn trækker ud for at overhale mens jeg kører ca. halvvejs oppe ved anhænger”. Modparten har angivet sin hastighed på uheldstidspunktet som 140 km/timen. En tilhørende skitse illustrerer, at lastbilen trækker ud i venstre vognbane, da modparten er midt ud for lastbilens venstre side.

Lastbilchaufføren har i e-mail af 10/5 2007 redegjort for omstændighederne omkring uheldet således:

> "Mellem … og … kører der en anden lastbil, der kører langsommere, jeg kigger i spejlet og ser der er nok en 200 til 250 meter luft ned til modpartens bil, så derfor blinker jeg og drejer ud, men ser til min overraskelse, at bilen allerede er kommet ind på cirka 100 hundrede meter, og at han stadig kommer nærmere, og tænker enten har han ikke set mig, eller også kommer han stærkt, og han gør ikke noget for at sænke farten, så jeg holder så langt til højre som det er muligt og ser ham fare lige ind i min bagende på traileren i venstre side, og derefter bliver han kastet ud i autoværnet, hvorpå han bliver smidt tilbage ind i min trailer, og så ind i autoværnet igen, hvorpå han ender i mit venstre cyklistværn og fortsætter ind i mit støtteben på traileren, som han bøjer til ubrugelighed. Jeg tror jeg skal hen og se en slem ilde tilredt person, men han er allerede i gang med at rydde vejen for diverse sager som blikstumper, og hvad der ellers ligger på vejen, så jeg går hen og snakker med manden og spørger ham, om han har tilkaldt politiet, men det har han ikke, fordi hans telefon ligger et sted oppe foran i bunden af bilen, så jeg går tilbage til lastbilen for at hente min telefon, men i mellem tiden er der stoppet en ambulance, som er ved at tilkalde skiltevogn og politiet, så spørger den ene redder hvor stærkt han kørte, han svarer: 'Den stod på 145 km/t' hvorpå redderen svarer: 'så vil vi lige tjekke dit blodtryk' og det gjorde de. Så kommer politiet, og spørger ham hvad der skete, og han svarer: 'han trak vel ud i mig' hvorpå jeg protesterer og siger: 'nu stopper du!' Jeg spørger mig selv, hvordan kan han vide hvor hurtigt han kørte?, hvis han ikke ved hvad der skete. Jeg mener selv, jeg gjorde hvad jeg kunne for at undgå et sammenstød. Hvis jeg var blevet midt på den ydre halvdel af vejbanen, som egentlig ville have fjernet al tvivl om skyld, kan jeg kun gisne om mandens velbefindende i dag."

Klageren har i brev af 12/7 2007 beskrevet uheldet således:

> "Chauffør S.H.J., efterfølgende betegnet med SHJ, kørte som parterne er enige om ad motorvejen mellem … og … d. 8.maj 2007. SHJ befinder sig i inderste vognbane, af to mulige, hvor han nærmer sig den forankørende, der kører langsommere end SHJ.
>
> SHJ orienterer sig derfor i spejlene for at kunne udføre en overhaling venstre om det forankørende køretøj. SHJ blinker til venstre efter at have sikret sig, at denne ikke er til unødig gene for bagved liggende køretøjer. SHJ vurderer at der er ca. 250-300 m ned til modparten, der ligger i yderste vognspor som følge af general trafik. Modparten var dermed **ikke** direkte ved at overhale SHJ, da SHJ skifter vognbane. Tværtimod bør modparten jf. Færdselslovens § 18 stk. 2 være indstillet på at 'hjælpe' SHJ ved at slippe speederen og dermed nedsætte hastigheden for at trafikken ikke unødigt bremses voldsomt op i den inderste vognbane jf. grundreglerne i Færdselsloven.
>
> Da SHJ skifter vognbane for at kunne overhale det forankørende køretøj, ser denne sig atter tilbage i spejlet. Her bliver SHJ opmærksom på at modparten nærmer sig med stor hastighed

og ser ikke ud til at sænke farten. SHJ befinder sig nu allerede i yderste vognbane. SHJ ser desuden at der nu i den inderste vognbane, er kommet et køretøj op på siden af SHJ (en rød personbil) denne ligger bag køretøjet SHJ er ved at overhale. Hvorfor et vognbane skift for SHJ tilbage til det inderste spor ikke er muligt, hvorved SHJ kunne have afværget sammenstødet bagfra. SHJ vælger derfor at holde så langt til højre i yderste vognspor som muligt, for derved evt. at give plads til modparten, der hastigt kommer bagfra.

Modparten rammer bagenden af traileren, tilsyneladende uden at slippe gassen eller lave opbremsning, ved sammenstødet presses lygtebommen på traileren op under denne. SHJ slipper nu gassen, men holder stadig så langt til højre som muligt uden at krydse over til den inderste vognbane, hvor den røde personbil ligger. Modpartens bil zig zagger, formentlig grundet den høje hastighed, mellem autoværnet og SHJs trailer, 3 gange efter sammenstødet bagfra, førend at køretøjerne bringes til standsning.
…
SHJ overhører desuden at modparten til ambulance personale oplyser at han kørte ca. 145 km i timen, hvilket SHJ mener at være i underkanten grundet at denne kommer så hastigt op til SHJ samt at modparten ikke ser ud til at bremse.!"

I e-mail af 23/10 2008 fra klagerens repræsentant hedder det bl.a.:

"Jeg har, i et forsøg på at fremme ovennævnte sag, haft henvendt mig til politiet, i et forsøg på at finde ud af navnet på den Falck-redder, som jeg formoder, har rekvireret politiet til uheldsstedet. Det har foregået over to dage, men i dag lykkedes det mig, at blive stillet igennem til en pige som, da hun havde fået ærindet forklaret, og havde kikket i rapporten, måtte meddele, at der ikke stod i rapporten, hvem der havde anmeldt uheldet.

MEN hun sagde, at hun slet ikke kunne forstå, at der var nogen tvivl - for i en politirapport over et uheld, ville man ALTID benævne den skyldige part, som 'part 1' ! Og når der ikke var skrevet en mere udførlig rapport, så var det fordi der ikke var nogen tvivl om at det var part 1 der havde skylden.

Da part 1 er modparten, synes jeg ikke der er nogen grund til at bruge mere tid på at forsøge at pålægge Trygs kunde skylden."

Klagerens repræsentant afholdt den 18/3 2009 møde med en politiassistent om sagen.

Af klagerens repræsentants mødereferat fremgår bl.a.:

"Da det har været nærmest umuligt at trænge igennem med min påstand om, at der i forbindelse med ovennævnte sag, er sket en fejlagtig, og fuldstændig uacceptabel afgørelse, **hvor TrygVesta ensidigt tilkender selskabets egen kunde, den fulde skyld** for ovennævnte uheld, til trods for, at der er klare beviser for, at det er modparten som bærer den fulde skyld, fandt jeg det nødvendigt, at kontakte en person, til hvem, en stor del af Danmarks befolkning nærer stor tillid, p.g.a. af hans nøgterne vurdering af diverse færdselsovertrædelser, samt hans evne til at forklare folk, hvad de har gjort forkert i trafikken, når han, med jævne mellemrum optræder i TV 2's program Station 2, som -- færdselsbetjenten der overvåger at alt går rigtigt til i trafikken.
…
Vi lagde - i vores vurdering af, om der ville være tid nok til, for den bagfrakommende varevogn, at bremse ned eller ej - vægt på at TrygVesta ikke på noget tidspunkt i sagsfremstillingen, og den dertil hørende korrespondance, har draget i tvivl, at den faktiske afstand til den

bagfra kommende varebil, på tidspunktet for lastbilens overhalingsmanøvre, har været på mellem 200 og 250 meter. !

Vi antog at lastbilen kørte med en hastighed af 80 km/ t, og at modparten kørte med en hastighed af 145 km/t (har formentlig kørt stærkere, men har udtalt til en Falckredder at 'den (fartpiloten) stod vel på 145'.

Varebilen nærmer sig dermed lastbilen med differencen mellem de to hastigheder - 65 km/t.

Med 65 km/t bevæger man sig ca. 18 meter pr. sekund. Dividerer man 18 meter op i h.h.v. 200 meter og 250 meter, svarer det til, at det vil tage mellem 11,11 og 13,88 sekunder for varebilen, at nå op til lastbilen.!

Selvom vi ser fuldstændigt bort fra det faktum, at modparten, ved at erkende, at han har kørt mindst 145 km/t, har overtrådt færdselsloven, så HAR modparten haft rigeligt tid til - uden nogen form for panikhandling eller andre særlige katastrofehandlinger, men blot ved at have sin opmærksomhed rettet mod den trafik som han i den aktuelle situation befandt sig i - med et enkelt tryk på bremsen, at have nedsat sin hastighed, indtil lastbilen havde fuldført sin overhaling, hvorefter han kunne have fortsat sin ulovlige kørsel.

H.S. nævnte, at den normale reaktionstid, som udgør den tid der medgår, fra man har konstateret at det er tid til at bruge bremsen, og til man rent faktisk har sin fod på bremsen, ligger mellem 0,8 og 2 sek.
…
I øvrigt vil H.S. gå så vidt som til at sige, at kommer afstanden mellem lastbilen, og den bagfrakommende varevogn, i overhalingstidspunktet, ned på **under 50 meter -** SÅ kan der blive tale om et problem - ellers ikke."

Sagen er indbragt for nævnet ved klage af 8/3 2010.

Af selskabets brev af 22/4 2010 til nævnet fremgår bl.a.:

"**Vurdering**
Modparten har i sin anmeldelse angivet at have kørt 140 km/t og anerkender derved at have kørt hurtigere end det tilladte på stedet. Der er uenighed om afstanden ned til modparten da vognbaneskiftet sker. I sin første forklaring af 23. maj har vores kunde forklaret, at han ser bil i en afstand af 200-250 m inden han blinker og drejer ud. I forklaring af 12. juli 2007 anfører vores kunde, at der ca. er 250-300 m ned til modparten. Vi lægger den første forklaring af 23. maj til grund.

Vor kundes skitse af 12. juli 2007 viser, at han kun når at køre relativ kort tid, inden uheldet sker idet han endnu ikke er nået op på siden af den lastbil som han skal overhale. Det er således vores kundes vognbaneskift, som må anses for at være den væsentligste årsag til uheldet. Ligeledes har vores kunde oplyst at han har set modparten komme kørende inden vognbaneskiftet påbegyndes.

Det er vores kunde, jf. Færdselslovens §18 stk. 2, der skal sikre sig, at vognbaneskiftet ikke påfører andre fare eller unødig ulempe hvilket dog efter omstændighederne indebærer, at andre trafikanter må være indstillet på at 'hjælpe' den der ønsker at skifte vognbane ind ved at slippe speederen og dermed nedsætte hastigheden i modsætning til reglerne ved vigepligt.

På baggrund af de oplysninger som fremgår af sagen herunder skaderne på køretøjerne, har det ikke været muligt at fastslå modpartens hastighed. Der er for mange usikkerhedsfaktorer samt modstridende forklaringer. Modpartens hastighed kan derfor ikke lægges til grund at have været væsentligt for høj.

Praksis
Af praksis på området fremgår, at i de tilfælde hvor det må antages, at den væsentligste årsag til uheldet er vognbaneskiftet og det ikke kan dokumenteres, at bagfrakommende har kørt væsentligt for stærkt, så friholdes denne for ansvar, jf. bl.a. AK 62.671, AK 45.485.

Konklusion
Sagen indeholder mange usikkerhedsmomenter og vi har ikke mulighed for at fastslå modpartens hastighed. Vi kan således heller ikke lægge til grund at modparten har kørt væsentligt for stærkt. Dette sammenholdt med modpartens oplysninger om at lastbilen trækker ud, da personbilen er på siden af ham og vores egen kundes skitse som viser at han kun kører relativ kort tid i overhalingsbanen og ikke når op på siden af den lastbil han skal overhale inden uheldet sker, gør, at vi på det forelæggende grundlag må fastholde fuld skyld til vores part. Dette understøttes endvidere af ovenfornævnte praksis på området."

Klagerens repræsentant har i brev af 2/6 2010 til nævnet bl.a. anført:

"Der er *ikke* tale om at … Vognmandsforretnings lastbil 'kolliderer' med modparten. Der er tale om at modparten *påkører …* Vognmandsforretnings lastbil bagfra, og kun en snarrådig handling fra lastbilchaufførens side, medfører at modparten ikke kører sig selv ihjel, i en handling, som groft set, kan betragtes som rent selvmord, idet modparten, helt uden for enhver tvivl, har været beskæftiget med alt andet end at have sin opmærksomhed rettet mod den trafik, som han var en del af - oven i købet, med fartpiloten indstillet på (mindst) 145 km/t - jf. modpartens eget udsagn til én af Falck-redderne på uheldstedet: 'Den (fartpiloten) stod vel på 145' !

<u>Kommentarer til Trygs 'Oplysninger i sagen':</u>

Det er en forkert opfattelse og en fordrejning af de faktiske forhold, når Tryg, om lastbilchaufføren, skriver: 'Han blinker og drejer ud, men til sin overraskelse ser han at bilen (modpartens varebil) allerede er kommet ind på 100 meters afstand'
…
Det er rigtig 'god skik' og det er min opfattelse, at alle lastbilchauffører anvender denne 'gode skik', at de - inden en overhaling påbegyndes - orienterer sig **<u>rigtigt</u>** godt bagud, for at sikre at overhaling er mulig. Derefter blinkes der til venstre (det skal man jo i.h.t. færdselsloven) som tegn til bagfrakommende om, at man agter at foretage en overhaling.

Efter at man er trukket ud i overhalingsbanen, og den egentlige overhaling er i gang, rettes opmærksomheden fremad, OG - **<u>rutinemæssigt</u> -** orienterer man sig igen bagud, med et kik i sidespejlet /sidespejlene.

Først på dette tidspunkt, opdager lastbilchaufføren at modparten er kommet ind på en afstand til lastbilen, på ca. 100 meter, SAMT at modparten ikke så ud til at tage farten af ! Men det gør en fartpilot jo heller ikke af sig selv, så fartpiloten *er* dødsens farlig at anvende, når ens opmærksomhed ikke er 100% rettet mod den trafik, som man er en del af !
…

Tryg anfører endvidere at der er forskel i den afstand, ned til modpartens køretøj, som anføres i skadeanmeldelse af 23.5.2001 og den afstand som nævnes, i det brev, som … Vognmandsforretning fremsender til Tryg, den 12.7.2007.

Det er imidlertid ikke rigtigt at Trygs *kunde* anfører 2 forskellige afstande. Det er *chaufføren* der skriver 200 - 250 meter, i sin redegørelse over hændelsesforløbet, og det er … Vognmandsforretning, altså *kunden, som* på et senere tidspunkt, fejlagtigt kommer til at skrive 250 - 300 meter.
…
I sin frustration over ikke at kunne supplere chaufførens forklaring, repeterer vognmanden hændelsesforløbet, sådan som han har fået det forklaret af chaufføren, og kommer i den forbindelse, beklageligvis til at skrive at afstanden ned til modpartens køretøj er mellem 250 og 300 meter, i stedet for 200 - 250 meter.
…
Kommentarer til Trygs 'Vurdering'

Når man tager i betragtning, at … Vognmandsforretning er kunde hos Tryg, og derfor forventeligt må regne med at Tryg varetager … Vognmandsforretnings interesser og taler deres sag, finder jeg det besynderligt - ja nærmes uacceptabelt, at man fra Trygs side nøjes med at konkludere at 'modparten har erkendt at have kørt hurtigere end det tilladte', samt at 'der er uenighed om afstanden ned til modparten, da vognbaneskiftet sker' ????

UENIGHED ?? ja det tør da siges. Modparten påstår at … Vognmandsforretning er trukket ud i ham, da han er halvvejs oppe på siden af anhængeren ?? De til Tryg fremsendte billeder viser med al tydelighed, at modparten er kørt lige op bag i lastbilens anhænger / trailers bageste venstre hjørne - OG havde lastbilchaufføren ikke udvist snarrådighed, og trukket så langt ind mod midten, som overhovedet muligt, ville modparten have kørt direkte op bag i lastbilens anhænger / trailer, og modparten havde formentlig været død !"

Selskabet har i brev af 15/6 2010 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi har, som det også fremgår af vores tidligere brev til nævnet, ikke mulighed for at fastslå hvor stærkt modparten har kørt, om fartpiloten har været slået til og hvad den evt. har været sat til. Modparten har i sin anmeldelse oplyst, at han kørte 140 km i timen. På baggrund af oplysningerne i sagen, kan vi derfor ikke lægge til grund, at modparten har kørt væsentligt for stærkt. Den tilladte hastighed på stedet er 130 km/t.

Vores kunde har skade på venstre side bag og modparten har på hele højre siden. Ud fra skadernes placering på køretøjerne, er det ikke muligt at afgøre om det er vores kunde der er trukket ud i bagfrakommende eller om det er bagfrakommende som har haft alt for meget fart på og lastbilchaufføren har forsøgt at trække ind til højre for at undgå påkørsel.

Det vi faktuelt ved og må forholde os til er, at vores part har foretaget et vognbaneskift og kolliderer med bagfrakommende. Vi kan ikke fastslå modpartens hastighed og kan derfor ikke lægge til grund, at modparten har kørt væsentligt for stærk. På baggrund af disse forhold samt retspraksis på området (jf. evt. AK 62.671 og 45.485), er det derfor fortsat vores vurdering, at vores kunde bærer det fulde ansvar for skaden."

Klagerens repræsentant har i brev af 29/6 2010 til nævnet bl.a. anført:

"Den omtalte Falck-redder findes, men jeg kan ikke få ham til at udtale sig.

…
Da Falck-redderen, på ulykkesstedet **kun** har talt med modparten, er der slet ingen tvivl om, at han skjuler et eller andet, som han i fortrolighed har fået at vide af modparten, og da det er noget der åbenbart **skal** skjules, **kan** det kun være oplysninger, som er til ulempe for modparten, og dermed naturligt - til gavn for lastbilchaufføren.
…
Trygs fejlopfattelse af, at lastbilen er trukket ud i varebilen, bygger alene på de beviseligt svigagtige oplysninger i modpartens skadeanmeldelse, og fejlopfattelsen bliver ikke mere sand af at Tryg bliver ved med at gentage denne opfattelse. !

I den forbindelse bør det nævnes, at formuleringen i afsnit 4, i Tryg's skrivelse ikke er den mest heldige, og denne formulering bærer præg af en forudindtaget holdning om, at det er lastbilen der er trukket ud i modparten. HVIS dette havde været tilfældet, havde modpartens varebil haft buler og skrammer på højre side, og modpartens varebil ville efter al sandsynlighed være blevet skubbet ind i autoværnet, have rutschet rundt - eller være væltet, afhængigt af, hvor den ville være blevet ramt først. MEN - sådan som de **dokumenterede** skader på modpartens varebil ser ud, er der tydeligvis tale om en 'skrælle-skade' - forstået på den måde, at højre side på modpartens varebil, ved påkørselen, er blevet 'skrællet op'. En sådan skade kan KUN opstå, som følge af, at modparten, med stor fart - og uden at bremse - kører direkte ind i lastbilens trailers/ anhængers venstre bageste hjørne - se sagens bilag …, b - hvor billederne af såvel modpartens varebil, som billederne af lastbilens trailer/ anhænger, ganske tydeligt viser, at modparten - med stor fart, har påkørt lastbilen, bagfra.!"

Nævnet har fået forelagt parternes skitser over bilernes placering samt fotos af lastbilen og modpartens bil.

Nævnet udtaler:

Nævnet finder at kunne lægge til grund, at uheldet er sket i forbindelse med lastbilchaufførens vognbaneskift. Der er i skadeanmeldelserne afgivet modstridende forklaringer om, hvor modparten befandt sig, da lastbilchaufføren indledte vognbaneskiftet.

I et sådant tilfælde finder nævnet at måtte lægge vægt på, *at* lastbilchaufføren indledte overhalingen af en anden lastbil på en motorvej, hvor den tilladte hastighed for personbiler er 130 km/timen, og *at* lastbilen kort herefter blev påkørt af den bagfrakommende bilist. I sådanne tilfælde vil ansvaret som udgangspunkt blive pålagt den bil, der skifter vognbane, idet det er ham, der skaber den farlige situation. Udgangspunktet kan fravi-

ges, hvis den anden part også har begået en betydelig kørefejl. Nævnet finder dog, at der ikke er godtgjort omstændigheder, der indebærer, at udgangspunktet skal fraviges.

Da nævnet således finder, at en retsafgørelse i den konkrete situation mest sandsynligt ville resultere i, at lastbilchaufføren blev pålagt det fulde ansvar for uheldet, finder nævnet ikke grundlag for at kritisere selskabets afgørelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Marianne Højgaard Pedersen
formand