

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2022-1074

16.12.2022

Protector Forsikring ASA

Bilansvar

Sammenstøt mellom personbil og lastebil – feltskifte – bal. § 8.

Det oppstod et sammenstøt mellom klagers lastebil og motpartens personbil i forbindelse med at begge partene skulle kjøre forbi et saktegående kjøretøy som lå foran partene på veien. Klager forklarte at han foretok feltskifte for å starte sin forbikjøring før motparten. Motparten forklarte derimot at han hadde rukket å komme opp på siden av klagers lastebil før klager skiftet felt. Videre fremla motparten et lydopptak av en samtale mellom partene rett etter hendelsen. Selskapet løste saken ved å ilegge klager 100 % ansvar. Selskapet mente at lydopptaket inneholdt bevis for motpartens påstand. Nemnda kom til at selskapets ansvarsvurdering var korrekt.

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsspørsmålet etter sammenstøt mellom en lastebil og en personbil, jf. bal. § 8.

Det oppstod et sammenstøt mellom klagers lastebil og motpartens personbil. Fartsgrensen på stedet var 80 km/t.

Bilene lå i utgangspunktet etter hverandre bak et saktegående kjøretøy. Begge partene besluttet derfor å foreta forbikjøring av dette saktegående kjøretøyet. Det foreligger ingen felles signert skademelding. Partene sendte inn separate forklaringer om hendelsesforløpet.

Klager forklarte følgende:

Kjører sørover RV (sted), blir liggende etter saktegående kjøretøy, venter på strekning for trygg forbikjøring. Har plassering i kjørebane som viser interesse for at jeg ønsker å passere når det kommer en trygg anledning. Kommer til en lang strekning med god oversikt, kjøretøyet jeg ønsker å passere gir tegn til at den ser meg og gir signal på at den skjønner at jeg ønsker å passere. Ser i venstre speil at det er klart, gir signal og begynner å legge meg ut, bilen bak bestemmer seg da for at han ønsker å kjøre forbi først, akselererer raskt og prøver å passere meg etter at jeg hadde startet forbikjøringen, resultatet er at bil B får ett sammenstøt med min henger bak, hekter seg fast i underkjøringshinderet/støtfanger på hengeren og får skade på sin bil. Forbikjøringsforsøket til B oppleves som svært aggressivt og lite gjennomtenkt.

Motparten forklarte følgende:

(...)

Han skriver at han gir signal og begynner å legge seg ut og at jeg prøver å kjøre forbi etter at han startet forbikjøringen og at jeg hekter i bakenden av hans kjøretøy.

Jeg tror alle skjønner at ingen ønsker å presse seg forbi et vogntog på 20 m og mange tonn. Hadde jeg sett at han la seg ut ville jeg bare ligget bak og ventet. Vogntog sjåføren var nok alt for ivrig på å kjøre forbi og glemte og se seg for da han la seg ut.

Det stemmer overhodet ikke og er et forsøk på tilpasning. Det som skjedde var følgende; Først i køen lå en ambulanse som kjørte mellom 70-80 i 80 sonen. Etter den lå en liten lastebil. Bak den lå vogntoget som sammenstøtet var med.

Vi kommer rundt en sving på en lang åpen slette. Jeg blinker, legger meg ut og øker hastigheten ganske raskt. I det jeg når ca. halvveis på vogntoget ser jeg at han legger seg ut. Jeg legger meg ut i grøftekanten og klemmer inn bremsen. Min bil minsker farten raskt og vogntoget suser forbi over i mitt felt. Jeg tror jeg skal klare og unngå sammenstøtet, men han treffer speilet, så felgen og napper med seg hele fronten på bilen. Det var bare flaks at det ikke gikk verre.

Motparten fremla også et lydopptak av samtalen mellom partene etter sammenstøtet. I starten av opptaket sa motparten følgende:

Jeg var langt oppå sida på bilen din.

Klager svarte:

Plutselig så var du der bare.

Motparten sa:

Du burde ha sett meg, jeg var lagt oppå sida di før du la deg ut.

Klager sa:

Ja, men du så jeg hadde (utydelig ord) på.

Motparten svarte:

Nei, det så jeg virkelig ikke.

Selskapene løste saken ved at klager ble ilagt 100 % ansvar for sammenstøtet.

Klager var uenig, og saken ble brakt inn for Finansklagenemnda den 6.8.22.

Klager anfører at motparten er ansvarlig for sammenstøtet. Motparten valgte å foreta forbikjøring etter at klager hadde startet sin forbikjøring av foranliggende kjøretøy. Motpartens påstand om at han allerede hadde kommet opp på siden av klagers bil, før klager hadde kommet over i det andre feltet, kan forklares med at det tar lenger tid for et vogntog å skifte kjørefelt enn hva det gjør for en Tesla. Det er grunn til å tro at akselerasjonen har vært rask, både fordi det er tale om en elbil, og fordi muligens to lastebiler skulle kjøres forbi. Forbikjøringen kan derfor ha skjedd samtidig som at klager iverksatte sitt feltskifte. Klager viste tydelig med sin plassering at han ventet på klar bane til å foreta forbikjøring. Han signaliserte også med blinklyset at han hadde til hensikt å kjøre forbi. Dette fremgår også av lydopptaket.

Selskapet anfører at klager er ansvarlig for sammenstøtet iht. regressavtalens pkt. 5.3.1. Basert på forklaringene og i stor grad lydopptaket av samtalen mellom partene etter uhellet anser selskapet det som sannsynliggjort at motparten var etablert i forbikjøringsposisjon da uhellet skjedde. I lydopptaket har klager i det vesentlige erkjent at motparten var oppe på siden av klagers tilhenger da situasjonen oppsto.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapets fordeling av ansvarsspørsmålet er korrekt, jf. bal. § 8.

Nemnda slutter seg til sekretariatets vurdering:

Spørsmålet er om selskapets løsning av ansvarsspørsmålet er i tråd med bal. § 8.

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 ett eller flere av disse alternativene, skal det foretas en skyldfordeling.

Det følger av sikker praksis at det er kravstiller som har bevisbyrden for sitt krav. I dette ligger det at hver av partene må sannsynliggjøre at motparten har opptrådt uaktsomt, brutt trafikkreglene osv., for å kunne få dekket skaden av motpartens forsikring. Dersom ingen av partene klarer å sannsynliggjøre dette, vil man etter de alminnelige bevisregler falle ned på at hver part må bære sin egen skade.

I denne saken har sammenstøtet oppstått i forbindelse med en feltskiftesituasjon. Trafikkreglene har følgende bestemmelse om kjørefeltskifte i § 8:

1. Kjørende som vil skifte kjørefelt, har vikeplikt for kjørende som befinner seg i det felt det skal kjøres inn i eller som først må krysses.

Partene synes å være enige om at motparten kjørte bak klager i samme kjørefelt før situasjonen oppstod. Videre er partene enige om at de begge skiftet kjørefelt med hensikt å skulle foreta en forbikjøring av et saktegående kjøretøy lenger frem i bilrekken. Det er imidlertid uenighet om hvem av partene som foretok feltskiftet først og dermed var etablert i det venstre feltet før den andre parten foretok feltskifte.

Etter sekretariatets syn må denne saken løses på samme måte som man i praksis har løst kollisjonssaker mellom forbikjørende og venstresvingende kjøretøy, se eksempelvis nemndsavgjørelser 2022-358 og 2022-165 (vedlagt).

Det avgjørende i disse sakene har vært om det kan dokumenteres at den forankjørende (venstresvingende) tilstrekkelig har varslet at han skulle foreta feltskifte, slik at den som kjører bak (og har til hensikt å kjøre forbi) har mulighet til å innrette seg. Bevisbyrden for dette hviler på den forankjørende. Se nemndsavgjørelse 2022-165, hvor nemnda uttalte følgende:

Dersom det ikke kan legges til grunn at du tilstrekkelig varslet at du skulle svinge til venstre, vil imidlertid motparten ikke ha brutt trafikkreglene ved å kjøre forbi på venstre side. Tvert imot vil du ha brutt trafikkreglene § 14 nr. 2 som pålegger at det skal gis tegn ved svingning, samt mulig også trafikkreglene § 8 nr. 1 om vikeplikt for trafikanter i det kjørefelt som skal krysses. Det synes da naturlig at ditt selskap ilegges fullt ansvar.

Bevissspørsmålet blir dermed om blinklyset ble påsatt i god nok tid til at motparten hadde tid til å innrette seg etter dette. Ifølge din forklaring satte du på blinklys i god tid før du foretok avsvingen til venstre.

Motparten hevder at han allerede var i en forbikjøringssituasjon da du satte på blinklyset og at han ikke rakk å reagere på signalet før kollisjonen inntraff.

Det følger at sikker praksis at det er den som foretar avsving som har bevisbyrden for at det ble gitt signal i god tid, se nemndsuttalelse 2017-007 hvorfra hitsettes:

Ut fra partenes forklaring er det uklart om klager varslet svingen til venstre med bruk av blinklys. Klager har bevisbyrden for dette og det må da legges til grunn at blinklys ikke ble brukt.

Bakgrunnen for denne praksisen er at det har formodningen mot seg at noen velger å foreta forbikjøring på venstre side av en forankjørende bil/kjøretøy som tydelig gir tegn til å svinge til venstre. Det antas at det kan anføres til støtte for en slik presumsjon at den avsvingende bil foretar en manøver ut av sitt ordinære kjøremønster, og dermed har best kontroll over situasjonen ved at denne vet hva som skal skje. Videre må den avsvingende bil ta høyde for at det kan komme trafikk i motgående kjørefelt.

Dersom klager i foreliggende sak signaliserte i god nok tid at han hadde til hensikt å skifte felt, slik han anfører, så ville det hatt formodningen mot seg at motparten ville ha forsøkt å kjøre forbi ham. Dette resonnementet styrkes av at klager kjørte et vogntog som jo, som kjent, både har en stor blindsoner og har et stort skadepotensial dersom sammenstøt skjer. Risikoen ved å kjøre forbi et vogntog som signaliserer at det er i ferd med å skifte felt må anses som stor.

Det fremlagte lydopptaket tilsier dessuten at motparten hadde rukket å legge seg ut og komme opp på siden av klagers tilhenger, før sammenstøtet inntraff. Dette taler for at motparten allerede var etablert i det venstre feltet da klager foretok feltskifte.

Ut ifra foreliggende dokumentasjon ses det ikke tilstrekkelig bevist at klager signaliserte i god nok tid at han skulle skifte felt, slik at motparten hadde tid til å innrette seg etter dette. Det må derfor legges til grunn at klager (brøt) vikeplikten for motpartens bil. Det foreligger dermed ansvarsgrunnlag for (klagers) bil etter bal. § 8 (1) bokstav c.

Det neste spørsmålet er om motparten har utvist uaktsomhet eller brutt en trafikkregel, slik at ansvaret må deles, jf. bal. § 8 annet ledd. Klager har anført at motparten holdt for høy hastighet. Ut ifra sakens dokumentasjon kan vi ikke se at det er ført tilstrekkelige bevis for denne påstanden.

Etter dette har vi kommet til at klagen ikke kan føre frem.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (selskapsrepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).