

AFGØRELSE FRA ANKENÆVNET FOR BUS, TOG OG METRO

Journalnummer: 2012-0408

Klageren: XX
3000 Helsingør

Indklagede: Trafikselskabet Movia
CVRnummer: 29896569

Klagen vedrører: Godtgørelse af 2.844 kr. for 62 eller 65 sygedage, svie og smerte, udgift til lægeerklæring, taxa, ødelagt ur samt mistet buskort, foto og klagegebyr.

Ankenævnets sammensætning: Nævnensformand, landsdommer Tine Vuust
Bjarne Lindberg Bak
Ingrid Dissing
Lise Bjørg Pedersen
Torben Steenberg

SAGSFREMSTILLING:

Klageren reklameret til indklagede: Ved telefonisk henvendelse den 14. september 2012.

Klagegebyr modtaget i ankenævnet: 21. november 2012.

Sagens omstændigheder: Klageren rejste den 12. september 2012 med buslinje 803 kl. 9:31 fra bopælen mod Helsingør Station. Ifølge klageren foretog chaufføren under kørslen en så hård opbremsning, at hun blev kastet mod en af jernstængerne, hvorved hun fik ødelagt sit ur, mistede sit buskort og måtte tage en taxa hjem, som kostede 110 kr.

Den 14. september 2012 kontaktede klageren Movias kundecenter telefonisk. Det er uoplyst, hvad klageren gjorde gældende her.

Den 21. september 2012 gik klageren til egen læge, som i en udtalelse dateret den 2. oktober 2012 skrev:"

På given foranledning kan jeg oplyse at pt. d. 12. 9.2012 var udsat for hård opbremsning i en bus, hvor pt. angiveligt blev kastet frem i bussen og slog hø. arm og fik bl.a. ødelagt sit ur og mistede buskortet.

Jeg har d. 21.9 undersøgt pt. og finder blå mærker svt. håndleddet samt diffus ømhed ved palpation af håndleddet, men røntgenundersøgelse viser ikke noget brud. Jeg fandt desuden diffuse smerter omkring overarmen, og røntgenundersøgelse viser følger efter tidligere brud i armen samt at en skinne og et par skruer ikke sidder optimalt. Hvorvidt dette er forværret ifm. busepisoden, kan jeg ikke med sikkerhed udtale mig om.

”

Den 12. oktober 2012 svarede Movia, at de ville sende sagen til busselskabet, som kører linje 803, da Movia er et administrationsselskab, og al buskørsel er udliciteret til private selskaber, hvorfor erstatningskrav skulle rettes dertil. Movia oplyste, at afgørelsen om erstatning ville blive truffet af det pågældende forsikringsselskab, som forsikrede busselskabet.

Den 23. oktober 2012 skrev klageren til Codan Forsikring. Brevet fremgår ikke af sagens akter.

Codan Forsikring anførte i brev af 1. november 2012 [rettelig 1. december 2012] at sagen havde været til udtalelse hos chaufføren, som havde oplyst, at der ikke blev bremsset hårdt op, hvilket forsikringsselskabet konstaterede var korrekt ud fra et system i bussen (Sirius), som registrerer, hvornår bussen bremses, accelererer og holder stille. Chaufføren havde desuden oplyst, at der ikke var nogen, der faldt i bussen eller havde henvendt sig til ham om dette. Codan Forsikring vedlagde en udskrift fra kørslen, som omhandlede tidspunktet frem til kl. 09:33.

Efter klagen til ankenævnet er udskriften fra kørslen indsendt i sin fulde længde, og det fremgår herefter, at der kl. 9:33 fandt en såkaldt ”kategori 2-ombremsning” sted ved Snerlevej i Helsingør.

Den 19. februar 2013 har Codan Forsikring på ny udtalt sig om sagen, og har anført følgende:

”Det er fortsat vores opfattelse, at [klageren] ikke har ført det fornødne bevis for, at skaden er sket i den pågældende bus. Der er ikke sket henvendelse til chaufføren efter hændelsen, ligesom der ikke er vidner, som kan støtte forklaringen.

Der er ikke ført det fornødne bevis for, at bussen skulle have bremsset op under forhold, der kan betegnes som kørselsmæssige usædvanlige forhold.

På baggrund heraf må vi fortsat afvise erstatningspligten.”

Afgange	Stoppesteder	Terminalkort	Hittegods
Printvenlig ruteoversigt i PDF for linje 803			
Prøvestenscentret	5	Prøvestenscentret	
Klostermosevej		Svømmehallen	
Smakkevej		Sprydet	
		Masten	
		Klyveren	
		Borupgård	
Nørrevej		Snekkersten st.	
Rønnebær Alle		Snekkersten Skole, Smakkevej	
		Tjørnevej	
		Bøgebakken	
Snerlevej		Snekkersten Skole, Egevænget	
		Kløvervej	
		Violvej	
		Skansedalen	
Stubbedamsvej		Hobrovej	
		Århusvej	
		Tordenskjoldsvej	
		Bülowsvej	
		Flynderborgvej	
Kongevejen		Stengade	
Helsingør st.		Helsingør st.	
Allegade		Kulturværftet	
Sankt Anna Gade		Gernersvej	

PARTERNES KRAV OG BEGRUNDELSER:

Klageren: Ønsker godtgjort 2.844 kr. inkl. klagegebyr på 160 kr. og har til støtte herfor gjort gældende,

at hun ikke som anført af Movia/Codan faldt i bussen. Som det fremgår af udtalelsen fra lægen, blev hun kastet frem i bussen.

Hun sad der, hvor barnevognene står, og blev kastet mod jernstolperne ved en hård opbremsning ved Stubbedamsvej, da chaufføren overså en kunde. Ved episoden forstuede hun sin højre hånd, og fik hun ødelagt sit ur til 1.599 kr., og hun mistede sit buskort til 525 kr. Hun har måttet få taget nyt foto til buskortet, og dette kostede 150 kr.

Hun måtte chokeret tage en taxa hjem igen, som kostede 110 kr.

Derudover har hun haft udgift til lægeerklæring på 300 kr.

Desuden har hun på grund af forstuvet hånd/arm været sygemeldt i 65 dage [hun nævner også 62 dage] og vil have erstatning for svie og smerte.

Det har ikke været muligt for hende at skaffe dokumentation for de fremsatte krav.

Inklagede: Fastholder kravet om betaling af kontrolafgiften og har til støtte herfor gjort gældende, at

Klageren har oplyst, at hun den 12. september 2012 faldt i buslinje 803 i forbindelse med en hård opbremsning. Klageren ønsker erstatning for beskadigede/mistede effekter samt godtgørelse for svie og smerte.

Klagen har tidligere være behandlet i Movia, jf. kopi af vort svar af 12. oktober 2012 til klageren, ligesom vores sagsbehandler flere gange har talt med klageren telefonisk om sagen. Movia kontaktede i den forbindelse den operatør, som kører linjen – De Hvide Busser A/S.

Et eventuelt erstatningsansvar påhviler som udgangspunkt ejeren af bussen, og dermed operatøren. Operatøren har derfor rutinemæssigt anmeldt sagen til eget forsikringselskab, Codan. Vi vedlægger kopi af skadesanmeldelsen samt Codans brev til klageren (datoen er rettelig 1. december), hvori klagen afvises. Movia kan tilslutte sig Codans vurdering.

Det objektive ansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1, der påhviler operatøren, forudsætter, at der er tale om et "færdselsuheld". Efter retspraksis forudsætter dét, at der foreligger et kørselsmæssigt usædvanligt forhold, hvilket ikke er tilfældet i nærværende sag. Busserne har installeret et særligt overvågningssystem "Sirius", der i detaljer registrerer kørslen. Dette system dokumenterer således, hvis der er sket en hård opbremsning, der ligger ud over hvad der er normalt i forbindelse med igangsætning, standsning m.v. Ifølge udskrift af dette system fra det pågældende tidspunkt (vedlagt), er der ikke registreret en hård opbremsning, men normal kørsel. Ligeledes har der heller ikke ifølge chaufførens forklaring været foretaget en hård opbremsning, og hverken klageren eller andre passagerer har ifølge vores oplysninger kontaktet chaufføren i umiddelbar tilknytning til episoden.

Der er derfor ikke godtgjort, at der er tale om et kørselsmæssigt usædvanligt forhold, hvorfor færdselslovens § 101, stk. 1, ikke finder anvendelse. Til støtte herfor henvises til Højesterets dom i U2011.760H.

Da klageren af ovennævnte grunde heller ikke har godtgjort, at buschaufføren har handlet ansvarspådragende i øvrigt, kan vi ikke anerkende et erstatningsansvar på andet grundlag.

Efter dette svar indsendte Movia efterfølgende et nyt svar:

Vi kan oplyse, at operatørens forsikringsselskab, Codan, på vores anmodning nu har revurderet sagen, idet operatøren har fremsendt en ny udskrift af det overvågningssystem, der registrerer kørslen. Den nye udskrift dækker et længere tidsrum, og det fremgår nu, at der faktisk var en registreret opbremsning på ruten af typen "kategori 2". Udskriften vedlægges. Det kan oplyses, at der findes tre typer opbremsninger, kategoriseret som henholdsvis 1, 2 og 3.

Vi vedlægger kopi af brev fra Codan af 19. februar 2013, hvoraf det fremgår, at selskabet fortsat ikke anser sig for erstatningspligtig, under henvisning til at klageren ikke har godtgjort den fornødne årsagssammenhæng.

Movia ønsker, at det skal være trygt at være kunde i Movias busser. Derfor bistår Movia om fornødent kunder, der måtte være kommet til skade i bussen med at anmelde deres krav til operatøren og dennes ansvarsforsikringsselskab. Movia er ikke på andre måder involveret eller part i disse erstatningssager.

Ansvar for et motorkøretøj, der forvolder skade, påhviler ejeren af køretøjet og dermed operatøren samt eventuelt føreren, jf. færdselslovens § 104. Operatøren er ejer af bussen og udfører kørslen på de pågældende ruter efter kontrakt med Movia. Chaufførerne er ansat hos operatøren og undergivet dennes instruktionsbeføjelse og ansvar. Operatøren udfører således kørslen meget eget køretøj i egen interesse. Forsikringspligten efter færdselsloven påhviler operatøren som ejer, jf. færdselslovens § 106. Movia må derfor henholde sig til den vurdering, som operatøren og dennes ansvarsforsikringsselskab anlægger i sager som disse.

Såfremt ankenævnet måtte nå frem til, at der er det fornødne ansvarsgrundlag, og at erstatningsbetingelserne i øvrigt er opfyldt, således at klageren er berettiget til erstatning, gøres det gældende, at det er operatøren, som ejer af køretøjet, der bærer ansvaret efter færdsels-

lovens regler, hvorfor Movia ikke kan gøres ansvarlig for den skete skade. Se hertil også U1959.247Ø, hvor en selvstændig entreprenør fandtes ansvarlig for en skade sket under udførelse af opgaver for en landmand. Der henvises til "Lærebog i erstatningsret" af Bo von Eyben m.fl. (7. udg.), s. 210 og "Færdselsansvar" af Lyngsø (2. udg.), s. 168.

Det er vores opfattelse, at der ikke er hjemmel til at pålægge Movia et selvstændigt ansvar, idet færdselslovens bestemmelser må anses for at gøre op med ansvarsgrundlaget i relation til skader som denne. For skader forvoldt ved færdselsuheld hæfter det skadevoldende motorkøretøjs ansvarsforsikring umiddelbart, jf. færdselslovens § 108, stk. 1. Set fra skadelidtes side vil det derfor som udgangspunkt være uden betydning, hvem der i sidste ende bærer ansvaret for skaden. Dette spørgsmål har alene betydning for det selskab, der har tegnet ansvarsforsikringen i relation til et eventuelt regreskrav.

Ser man på den foreliggende retspraksis på området, er det da som udgangspunkt også ejeren af køretøjet, der har været rejst sag imod ved domstolene. Der henvises nærmere til afgørelserne U2011.760H, U2007.1711Ø og U2007.2493V.

Det vil være vanskeligt at overskue konsekvenserne af, at Movia og dermed trafiksselskaberne i almindelighed, skulle bære ansvaret efter færdselsloven.

Det bemærkes, at nærværende svar er udtryk for Movias vurdering af sagen. Såfremt ankenævnet i henhold til vedtægterne måtte anse sig for kompetent til at behandle en klage mod operatøren og/eller dennes ansvarsforsikringssselskab, bør disse således kontaktes direkte.

Det bemærkes for god ordens skyld, at det ikke fremgår af sagen, om klager har kontaktet eget forsikringssselskab med henblik på at undersøge, om klagers egen forsikring helt eller delvist skulle dække tabet.

Vi gør opmærksom på, at vi ikke har taget nærmere stilling til, hvorvidt de af klager fremsatte krav er tilstrækkeligt dokumenterede, idet det afvises, at der er et ansvarsgrundlag for Movia.

Som tidligere oplyst, er nogle busser udstyret med et system, der overvåger kørslen. Systemet registrerer blandt andet, hvor hurtigt der køres, accelereres og bremses m.v. Der findes tre typer kørsel (herunder opbremsninger), kategoriseret som henholdsvis 1, 2 og 3. Vi vedlægger kopi af systemleverandørens beskrivelse af G-påvirkningen ved de forskellige typer af opbremsninger.

På forespørgsel oplyser systemleverandøren herudover, at kategori 3 dækker over en egentlig katastrofeopbremsning (eksempelvis hvis en person løber ud foran bussen). En kategori 2 opbremsning vil normalt betyde, at risikoen for fald er væsentligt forøget. Hvorvidt en passager falder, afhænger dog af flere faktorer, bl.a. hvor godt man holder fast, vedkommendes fysik m.v. Det bemærkes her, at klageren efter sin egen oplysning sad ned i bussen.

En kategori 1 opbremsning dækker over en uøkonomisk kørsel, hvor chaufføren f.eks. først skifter fod fra speeder til bremse lige inden et lyskryds – i stedet for at tage farten af i god tid og rulle op mod lyskrydset.

Supplerende gøres det gældende, at en passagers tilskadekomst må vurderes efter principperne om erstatning uden for kontrakt, idet en sådan hændelse ikke udspringer af retsforholdet mellem parterne. Movia er således ikke kontraktuelt forpligtet i anledning af den skadeforvoldende hændelse og ej heller skadevolder. Passagerens køb af rejsehjemmel ændrer ikke herpå, idet sagen ikke angår et erstatningskrav som følge af mangelfuld hovedydelse.

Bedømmelsen efter færdselslovens regler må således være den samme, hvad enten den tilskadekomne er passager i bussen, eller befinder sig uden for bussen, eksempelvis når der er tale om en fodgænger eller cyklist, der kommer til skade.

SEKRETARIATETS BEMÆRKNINGER:

Movia har indsendt følgende til forklaring af kategorierne:

Beskrivelse af enhedskonfiguration og hierarkisk opbygning i Systemet

Movia-projekt hos De Hvide Busser

1. Indledning

Dokumentet er lavet for på forhånd at kunne tage hånd om de spørgsmål og udfordringer som skal på plads allerede inden projektet sættes i gang, og dermed lette alles arbejdsbyrde, ved at få fastlagt de procedurer som er nødvendige.

2. Enhedskonfiguration

2.1. Hændelser

Følgende er en specifikation over de værdier de enkelte hændelser er opsat ud fra. Der eksisterer to typer af hændelser hhv. sikkerhedshændelser og mekaniske hændelser.

2.1.1. Sikkerhedshændelser

Sikkerhedshændelser omfatter hårde accelerationer, hårde opbremsninger, hårde højresving hårde venstresving og fartovertrædelser. Hændelser som accelerationer, opbremsninger og sving måles via G-påvirkningen for den enkelte hændelse.

Da G-påvirkningen afhænger af bl.a. tyngde er der opsat 2 sæt G-sensor værdier for henholdsvis større køretøjer og mindre køretøjer.

Værdierne for disse hændelser er aftalt til at være opsat som beskrevet i nedenstående tabeller:

Sikkerhedshændelse	Værdier
Opbremsning kategori 1	0,28-0,44 G
Opbremsning kategori 2	0,43-0,54 G
Opbremsning kategori 3	>0,53 G
Acceleration kategori 2	0,5-0,29 G
Acceleration kategori 3	<0,28 G
Højresving kategori 1	0,23-0,33 G
Højresving kategori 2	0,32-0,50 G
Højresving kategori 3	<0,49 G
Venstresving kategori 1	0,23-0,33 G
Venstresving kategori 2	0,32-0,50 G
Venstresving kategori 3	<0,49 G
Speed over 95 km/t	>95 km/t
Speed over 110 km/t	>110 km/t

2.1.2. Mekaniske hændelser

Mekaniske hændelser omfatter tomgangshændelser og hændelser vedr. batterispænding.

Værdierne for disse hændelser er aftalt til at være opsat som beskrevet i nedenstående tabel:

Mekanisk hændelse	Værdier
Tomgang over 3 min.	>3 minutter
Tomgang over 5 min.	>5 minutter
Tomgang over 10 min.	>10 minutter
Batterispænding under 18 volt	<18 volt
Batterispænding over 32 volt	>32 volt
Aircondition	Tændt / slukket

2.2. Opdateringsinterval

Opdateringsintervallet er det interval enheden GPS-position opdateres med i Systemet

2.2.1. Ved tændt køretøj

Når køretøjet er tændt opdateres GPS positionen i Systemet hvert 60. sekund.

2.2.2. Ved slukket køretøj

Når køretøjet er slukket opdateres GPS positionen i Systemet hver 12. time.

2.3. DMAS (kørselsindikator)

For at give den enkelte chauffør mulighed for at få en fornemmelse af sin egen kørsel er der i bussen installeret en kørselsindikator, kaldet en **DMAS**.

2.3.1. DMAS feedback under kørsel

Når bussen har en hændelse, som ligger indenfor de værdier som er beskrevet under afsnit 2.1.1 dog med undtagelse af Speed over 95/110/120 km/t vil der på DMAS Indikatoren kortvarigt kunne aflæses, hvordan hændelsen bliver kategoriseret.

Skalaen for kørselsadfærd er inddelt således:

- ❖ Kat 3 - Meget høj værdi, fare for uheld (Rødt lys)
- ❖ Kat 2 - Høj værdi (Orange lys)
- ❖ Kat 1 - Let forhøjet værdi ()
- ❖ Ingen hændelser - Alm. fornuftig kørsel (Grønt lys)



2.3.2. DMAS feedback efter afsluttet kørsel

Når turen er færdig, vil DMAS indikatoren vise en "score" over hvordan turen vurderes som en helhed ud fra de hændelser, der er foregået.

2.3.3. DMAS hvid LED

DMAS LED'en er den lille hvide lampe nederst på DMAS indikatoren. Denne lampe blinker, når der ikke er en chauffør logget på bussen uanset om bussen er tændt eller slukket.

Når en chauffør har logget sig på bussen slukker den lille hvide lampe.

Under sagens forberedelse har sekretariatet sendt følgende brev til parterne:

"Sekretariatet bemærker, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro ikke har kompetence til at behandle sager om personskadeerstatning i sager om bustransport, jf. § 2, stk. 3 i ankenævnets vedtægter.

Klagerens krav vedrørende godtgørelse for udgifter til lægeerklæring (som hænger sammen kravet om personskadeerstatning) samt for svie og smerte og for 61 eller 65 dages sygedage (der er anført forskelligt antal dage i klagerens breve) kan derfor ikke behandles af ankenævnet. Dette vil fremgå af den endelige afgørelse, som ankenævnet vil træffe, men meddeles allerede nu for god ordens skyld.

De forhold, som vil blive omfattet af klagens behandling er dermed klagerens udokumenterede krav om erstatning for

*ødelagt ur til 1599 kr.
mistet buskort til 525 kr.
samt taxaregning på 110 kr."*

Efterfølgende udvidede klageren kravet til at omfatte foto til buskort på 150 kr. og anførte, at hun havde haft 62 sygedage både sengeliggende og oppegående og havde fået hjælp til personlig og huslig pleje i 2 mdr.

ANKENÆVNETS BEMÆRKNINGER:

Retsgrundlaget:

Ankenævnets vedtægter § 2 og 3:

§ 2. Ankenævnet behandler civile tvister angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af Bus, Tog og Metro. En klage kan angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne.

Stk. 2. Ved kollektiv trafik forstås trafik, der udføres regelmæssigt og efter en køreplan og med almen adgang og kørsel der træder i stedet herfor, herunder individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede jf. Lov om Trafikselskaber § 19, stk. 2, nr. 1.

Stk. 3. Ankenævnet behandler ikke tvister om personskader, idet disse er dækket af det pågældende trafikselskabs eller dets entreprenørs lovpligtige ansvarsforsikring.

Stk. 4. Ankenævnet behandler kun en klagesag, hvis klageren forinden har rettet skriftlig henvendelse til trafikselskabet jf. stk. 2, og forgæves har søgt at få en tilfredsstillende ordning med trafikselskabet.

§ 3. Klage kan rejses mod den, der efter retsplejelovens regler kan sagsøges ved dansk domstol om de spørgsmål, som klagen omfatter.

FÆRDSSELSLOVEN

KAP 16. ERSTATNING OG FORSIKRING⁽⁴⁴²⁾

Ansvarsgrundlaget m.v.⁽⁴⁴³⁾

§ 101. ⁽⁴⁴⁴⁾

§ 101. Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

Stk. 2. Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 3. Erstatningen for tingsskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 102. (448) Hvis et motordrevet køretøj volder skade på anden måde end nævnt i § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for køretøjet, betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

§ 103. Personskade eller tab af forsørger, der er en følge af sammenstød mellem motordrevne køretøjer, erstattes efter reglerne i § 101, stk. 1 og 2.(449)

Stk. 2. Sker der tingsskade ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, afgøres det under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes.(450)

§ 104. Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger,(451) der benytter køretøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. Føreren er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

Forsikringspligt

§ 105. (452) Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer(453) skal være dækket(454) af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab....

§ 106. For motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet

Stk. 2. For andre motordrevne køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej.

§ 107. (458) Justitsministeren fastsætter bestemmelser om forsikringspligtens gennemførelse, herunder om forsikringsselskabers pligt til at deltage i en gensidig hæftelsesordning i tilfælde af, at et ansvarsforsikringsselskab ikke opfylder sine forfaldne erstatningsforpligtelser i henhold til de tegnede lovpligtige ansvarsforsikringer, og om forsikringsselskabers pligt til at udstede attester om erstatningskrav for skader, som berører et forsikret køretøj, eller om, at der ikke foreligger sådanne krav.

Stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte regler om forsikringsselskabers og garantifondens betaling til det i §§ 115 a og 115 b omhandlede erstatningsorgan og informationskontor samt om garantifondens betaling til erstatningsorganer i andre medlemsstater i Den Europæiske Union. § 115 a, stk. 3, finder tilsvarende anvendelse.(459)

Stk. 3. Præmier for forsikringen er tillagt udpantningsret. Er forsikring tegnet for et større beløb end efter § 105, stk. 2, gælder denne regel hele præmien.

Forsikringsselskabets hæftelse og regres

§ 108. Forsikringsselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter § 105, stk. 1.(460)

Stk. 2. En aftale mellem forsikringsselskabet og forsikringstageren om, at selskabet skal have regres mod den, der efter § 104 er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, har kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed.(461)''

Ø. L. D. 30. oktober 1958 i anke III 233/1957

Landmand hverken strafansvarlig eller erstatningsansvarlig for entreprenørs jordspild på offentlig vej.

Færdselsret 611.1

Landmand L havde engageret entreprenør E til med traktor at foretage

gødningskørsel. Under kørselen, der varede fra om morgenen til kl. 15□16, blev ca. 100 m af en amtsvej tilsnævset med fastkørt jord. L måtte på grund af høj feber gå til sengs kort efter at arbejdet var begyndt, og efter hans anmodning skrabede en nabo, da arbejdet var forbi, så meget af jorden bort som muligt. Kort efter begyndte det at regne, og en automobilist skred i det nu fedtede tilbageværende jordlag og kom til skade. L og E dømtes ved underretten for overtrædelse af f. l. § 31, stk. 3, og politivedtægten. L ankede, og frifandtes for straf, da der ikke forelå et subjektivt tilregneligt forhold. Da L ikke kunne anses som bruger af traktoren, kunne f. l. § 65 ikke finde anvendelse for hans vedkommende, og erstatningskravet mod ham kunne derfor ikke påkendes under straffesagen. En af E's ansvarsforsikringsselskab for traktoren under anken nedlagt påstand om frifindelse for hæftelse for det E pålagte erstatningsansvar som faldende uden for f. l. § 65 toges ikke til følge, da ansvaret med rette var pålagt E i medfør af f. l. § 65 og derfor omfattet af den lovpligtige ansvarsforsikring.[1]

U.1962.210Ø

Ø. L. D. 10. oktober 1961 i anke II 174/1961

(Roepstorff, Helga Pedersen, Schelle).

Amagerbanen A/S (hrs. Bierfreund v/ adv. Scheel)
mod

fra Agnes Hansen (lrs. Friis-Hansen).

Færdselsret 611.2 Transport og kommunikation 6

Busejer frifundet for erstatningskrav fra passager, som var faldet i bussen under en nødvendig opbremsning.

Under opbremsning faldt en passager P i en bus og kom til skade. Da opbremsningen var nødvendig for at undgå overhængende fare for at påkøre en cyklist fandtes skaden ikke at kunne være afværget ved påkrævet agtpågivenhed fra chaufførens side, og bussens ejer frifandtes derfor for P's erstatningskrav.

Østre Landsrets dom.

- - - For landsretten er afgivet forklaring af indstævnte, der er 66 år gammel, og af vidnerne chauffør Flemming Petersen og fru Hedvig Rasmussen. De har alle forklaret i det væsentlige som i underretten. Af bevisførelsen for landsretten fremgår, at chauffør Petersen, da han satte bussen i gang efter første opbremsning, var 3 m fra cyklisten, der da fortsatte i kørsels retningen. Chauffør Petersen havde bussen i 1. gear, og bussen "trak helt jævnt i gang". Afstanden fra hjørnet Englandsvej-Sundholmsvej er ca. 10 m, og 2. opbremsning skete ved ca. halvvejen fra hjørnet hen til stoppestedet. Ved første opbremsning rejste indstævnte sig og trykkede på knappen for stop. Hun faldt ved opbremsningen ned i sædet foran udgangsdøren. Umiddelbart efter rejste hun sig og holdt med venstre hånd i den lodrette stang ved udgangen, medens hun havde en taske i højre hånd. Da bussen bremsede igen, faldt hun og ramte med ryggen stålbjølen på ryglænet af sædet. Efter bevisførelsen for landsretten findes det godtgjort, at chauffør Petersens opbremsninger har været nødvendiggjorte af hensyn til den overhængende fare for påkørsel af den i sagen nævnte cyklist, og skaden findes således ikke at kunne være afværget ved påkrævet agtpågivenhed fra chauffør Petersens side.

Appellantens frifindelsespåstand vil herefter være at tage til følge

U.2007.1711Ø

Erstatningsansvar for passagers fald i bus.

Færdselsret 611.9.

P, der som passager i en bus pådrog sig en faldskade, anlagde sag mod forsikringsselskabet, F, med påstand om, at F skulle anerkende erstatningsansvaret for P's tilskadekomst. Byretten frifandt F og anførte, at P efter de afgivne forklaringer ikke havde godtgjort, at faldet skyldtes, at bussen satte i gang med et hop med åbne døre eller anden

unormal kørsel, mens p var ved at stå af. Det var således ikke bevist, at P's fald skyldtes et færdselsuheld i færdselslovens § 101, stk. 1's, forstand. Landsretten fandt efter bevisførelsen at kunne lægge til grund, at P's tilskadekomst var en følge af bussens bevægelse, mens bussen blev benyttet som trafikmiddel. På den anførte baggrund ansås P's skade forvoldt ved et færdselsuheld, hvorfor skaden var omfattet af færdselslovens objektive ansvar, jf. færdselslovens § 101, stk. 1. Herefter tog landsretten P's påstand til følge.[1][2]

Landsrettens begrundelse og resultat:

P pådrog sig den 13. august 2005 en faldskade, da hun som passager kørte i bus fra Nørreport Station til Kildegårds Plads. Bussens chauffør har også for landsretten forklaret, at han ikke så, da P faldt. Hverken oplysningen i hospitalsjournalen om faldårsagen eller P's egen beskrivelse af hændelsesforløbet findes uforenelig med P's gentagne og sikre forklaring indenretligt om, at hun faldt, i forbindelse med at bussen ligesom hoppede. Herefter finder landsretten at kunne lægge til grund, at P's tilskadekomst var en følge af bussens bevægelse, mens bussen blev benyttet som trafikmiddel. På den anførte baggrund anser landsretten P's skade forvoldt ved et færdselsuheld, hvorfor skaden er omfattet af færdselslovens objektive ansvar, jf. færdselslovens § 101, stk. 1. Landsretten tager herefter P's påstand til følge.

U.2007.2493V

Skade, som passager i bybus pådrog sig ved fald i bussen, ikke forvoldt ved færdselsuheld og derfor ikke omfattet af færdselslovens § 101, stk. 1.

Færdselsret 611.9.

P, der var steget på en bybus, faldt og kom til skade, da bussen satte i gang. P anlagde sag mod forsikringsselskabet F, hvor busselskabet havde tegnet ansvarsforsikring, med påstand om betaling af erstatning, med henvisning til at der påhvilede busselskabet et objektive ansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1, subsidiært at buschaufføren havde udvist et culpøst forhold ved at sætte i gang med et ryk, førend P havde nået at sætte sig ned. Efter de afgivne forklaringer havde P ikke godtgjort, at bussen i forbindelse med igangsættelsen havde foretaget en for bybusser unormal kørsel, der gik ud over, hvad passagerer i en bus må påregne. Skaden var således ikke forvoldt ved et færdselsuheld, idet begivenheden ikke efter sin karakter typisk måtte anses at skyldes, at et motordrevet køretøj havde været benyttet som trafikmiddel, og færdselslovens § 101, stk. 1, fandt derfor ikke anvendelse. Herefter, og da P i øvrigt ikke havde godtgjort, at chaufføren havde handlet ansvarspådragende, blev F frifundet.

U.2011.760H

En passagers fald i en bus ikke omfattet af det objektive ansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1.

Erstatning uden for kontraktforhold 111.2 - Færdselsret 611.2 og 611.4.

Umiddelbart efter at være steget ind i en bybus faldt A, hvorved hun pådrog sig en skade i skulderen. Ifølge A og et vidne i bussen skyldtes faldet, at bussen var startet med et usædvanligt ryk, hvilket chaufføren afviste. A anlagde sag mod busselskabets forsikringsselskab, F, med påstand om, at selskabet skulle anerkende et erstatningsansvar. Landsretten frifandt F. Højesteret udtalte, at det objektive ansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1, forudsatte, at skaden var forvoldt ved »færdselsuheld«, og at der derfor skulle foreligge et forhold, der måtte karakteriseres som kørselsmæssigt usædvanligt. A havde ikke godtgjort, at der forelå et sådant kørselsmæssigt usædvanligt forhold, og Højesteret tiltrådte derfor, at faldet i bussen ikke kunne anses for omfattet af § 101, stk. 1. Da A heller ikke havde godtgjort, at buschaufføren havde handlet ansvarspådragende, stadfæstede Højesteret dommen

Von Eyben, lærebog i Erstatningsret 7. udgave, s. 26 f.

Såvel reglerne om erstatning i kontraktsforhold som reglerne om erstatning uden for kontraktsforhold tjener til at fordele den økonomiske risiko for en unormal udvikling af et begivenhedsforløb mellem de involverede parter.

Forskellen er, at *uden for* kontraktsforhold er det unormale begivenhedsforløb altid uforudset, og mellem parterne er pålæggelse af erstatningsansvar det eneste middel til fordeling af den økonomiske risiko. I kontraktsforhold vil det unormale forløb ofte være foruddiskonteret i kontrakten og give sig udslag i, at aftalen indeholder bestemmelser om erstatningspligten (f.eks. i form af klausuler om ansvarsfraskrivelse eller ansvarsbegrænsning), og dertil kommer, at andre beføjelser end blot erstatningsbeføjelsen står til rådighed for fordelingen af risikoen for det unormale begivenhedsforløb – (andre) misligholdelsesbeføjelser såsom retten til at hæve, kræve forholdsmæssigt afslag, afhjælpning, omlevering osv. Parterne i et kontraktsforhold har altid mulighed for at »handle« om risikoen for, at noget går galt (f.eks. således, at den, der påtager sig en særlig risiko herfor, til gengæld får en større modydelse fra den anden part end ellers). Ved skader, der opstår uden tilknytning til et kontraktsforhold, foreligger denne mulighed ikke. En anden praktisk forskel er, at det kontraktsretlige misligholdelsesansvar normalt ikke kan dækkes ved tegning af ansvarsforsikring, mens deliktsansvaret kan.

Ofte er en kontraktsrelation grundlaget for, at en skadevolder og en skadelidt kommer i forbindelse med hinanden, men kontraktsrelationen er netop kun anledningen til, at skades- og ansvarssituationen opstår. Et ansættelsesforhold kan således siges at være anledningen til, at der kan opstå spørgsmål om en arbejdsgivers ansvar for en arbejdsulykke, og tilsvarende kan en »befordringsaftale« med en taxachauffør siges at være anledning til, at der kan

opstå spørgsmål om ansvar for passagerens tilskadekomst ved en trafikulykke. Kontraktsforholdet tager imidlertid ikke sigte på at regulere de særlige problemer, der opstår ved person- eller tingsskader i tilknytning til kontraktsforholdet, og i almindelighed har det ingen betydning for ansvarsspørgsmålet; taxachaufførens ansvar er således præcis det samme som enhver anden bilists ansvar over for passagerer. Skulle kontrakten undtagelsesvis indeholde be-

Den konkrete sag:

Indledningsvist bemærker ankenævnet, at der efter klagerens oplysninger ikke var tale om, at hun faldt i bussen, således som Movia og Codan Forsikring har baseret dele af deres afgørelser på. Klageren har gjort gældende, at hun sad der, hvor barnevogne kan stå, og ved opbremsningen blev kastet frem mod en jernstolpe.

Ankenævnet bemærker videre, at der i sager om erstatningskrav af den omhandlede karakter er tale om erstatning uden for kontrakt, uanset om der er købt billet til turen eller ej, i modsætning til krav i anledning af fx opstået forsinkelse /udgået tur i henhold til en køreplan.

Af § 2 i vedtægterne for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro fremgår:

"Ankenævnet behandler civile tvister angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af Bus, Tog og Metro. En klage kan angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne.

Stk. 2. Ved kollektiv trafik forstås trafik, der udføres regelmæssigt og efter en køreplan og med almen adgang og kørsel der træder i stedet herfor, herunder individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede jf. Lov om Trafikskaber § 19, stk. 2, nr. 1.

Stk. 3. Ankenævnet behandler ikke tvister om personskader, idet disse er dækket af det pågældende trafikskabs eller dets entreprenørs lovpligtige ansvarsforsikring."

Klagen omhandler både godtgørelse for svie og smerte i anledning af personskade samt erstatning for taxa, buskort, foto og ur.

Afgørelsen af, om klageren skal have godtgjort udgiften til klagegebyr på 160 kr., vil blive truffet i medfør af ankenævnets vedtægter § 26, stk. 4, hvorefter klagegebyret tilbagebetales, hvis klageren får helt eller delvist medhold i klagen, eller hvis sagen afvises som uegnet til behandling i ankenævnet.

Der kan efter erstatningsansvarslovens § 3 ydes godtgørelse for svie og smerte for hver sygedag, patientskaden har medført. Man betragtes som syg, når man er sygemeldt og får behandling. Der ydes kun godtgørelse for svie og smerte fra udløbet af den forventede sygeperiode og frem til det tidspunkt, hvor arbejdet genoptages, behandlingen afsluttes, eller der fastsættes et varigt mén. Godtgørelsen fastsættes efter en fast takst, der fastsættes af Justitsministeriet, og der er fastsat et maksimum for godtgørelsens størrelse.

Ankenævnet har ifølge ankenævnets vedtægter § 2, stk. 3 ikke kompetence til at behandle personskadeerstatningssager. Ankenævnet kan derfor ikke behandle den del af klagen, som vedrører kravet om godtgørelse for svie og smerte.

For så vist angår klagen over udgiften til lægeerklæring på 300 kr., må denne udgift anses for at have så nær tilknytning til kravet om personskadeerstatning, at dette ej heller kan omfattes af ankenævnets behandling.

3 medlemmer udtaler herefter:

Ankenævnet behandler efter vedtægternes § 2 civile tvister mellem forbrugere og *udbydere* af kollektiv trafik. Movia er en sådan udbyder af kollektiv trafik, mens ankenævnet ikke kan behandle sager mod chaufføren i eller ejeren af den bus, hvor en skadegørende handling har fundet sted.

Det fremgår af færdselslovens § 101, at der er objektivt ansvar for den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, for de skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld, samt at der er almindeligt culpa-ansvar for andre skader, jf. § 102.

Ifølge § 104, stk. 1, påhviler erstatningsansvaret efter §§ 101-103 den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte. Ifølge stk. 2, er føreren erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, jf. § 105.

Ifølge § 108 hæfter forsikringselskabet umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter § 105, stk. 1.

Herefter finder disse voterende, at Movia, som hverken er ejer (operatør) eller bruger (chauffør), ikke kan gøres ansvarlig for skader forvoldt ved kørslen i medfør af færdselslovens regler.

Da der endvidere ikke i øvrigt ses at foreligge noget ansvarsgrundlag for Movia, tages Movias påstand om ikke at være rette indklagede herefter til følge.

2 medlemmer udtaler:

Forbrugerrådets medlemmer i ankenævnet finder, at rette indklagede må anses for trafikelskabet Movia, der er udbyder af kollektive bustrafik og har videreformidlet selve udførelsen i kontrakt med de Hvide Busser A/S som operatør på den omhandlede buslinje. Vi lægger til grund, at der foreligger et forhold, der må karakteriseres som kørselsmæssigt usædvanligt.

Da der er tale om persontransport og henset til de særlige beskyttelseshensyn, som må foreligge ved udførelsen af sådan transport, finder medlemmerne, at Movia som rette indklagede med hensyn til ovenstående er ansvarlig for eventuelt dokumenterede skader og tab.

Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet.

AFGØRELSE:

Movia er ikke rette indklagede, hvorfor sagen afvises.

Da sagen afvises, tilbagebetales klagegebyret til klageren, jf. vedtægterne § 26, stk. 4.

Hver af parterne kan anlægge sag ved domstolene om de forhold, som klagen har vedrørt.

Klageren henvises til at søge yderligere oplysning om eventuel bistand i forbindelse med sagsanlæg på www.domstol.dk, www.advokatsamfundet.dk og /eller eget forsikringselskab om eventuel forsikringsretshjælp.

På ankenævnets vegne, den 27. juni 2013.



Tine Vuust
Nævnensformand