825/09

Den 24. august 2009 blev i sag nr. 75.191:

xxxxx xxxxx xxxx
xxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxxx

mod

Forsikrings-Aktieselskabet Alka
Engelholm Alle 1
2630 Taastrup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har autoforsikring i Forsikrings-Aktieselskabet Alka, klager over selskabets ansvarsfordeling i forbindelse med et anmeldt færdselsuheld.

Klageren har i klageskemaet bl.a. anført:

> "På I.vejen den 18. marts blev jeg under opbremsning påkørt bagfra og skubbet op i en bil, som holdt stille eller næsten stille, men er blevet gjort ansvarlig for skaden på fronten af min egen bil og bilen foran, fordi ALKA mener ud fra forklaringer fra de to andre involverede bilister i uheldet, at jeg først har påkørt bilen foran og derefter er blevet påkørt af bilen bagved. Som noget helt særligt i sagen indgår uddata materiale om min bils hastighed omkring trafikuheldet fra den ALKA-boks, som efter aftale med ALKA er installeret i min bil og hvor materialet efterfølgende er blevet analyseret af FDM, som bekræfter min forklaring."

Ved skrivelse af 21/1 2009 til nævnet har selskabet bl.a. anført:

> "Til sagens vurdering foreligger klagers forklaring samt begge modparters forklaringer. Der er angiveligt ikke uvildige vidner til uheldet.
>
> Udover forklaringerne fra parterne forligger udskrift fra sortboksen i klagers bil og en del beregninger og spekulationer fra klager, hvorved fortolkningen af sortboksens data drages i tvivl.
>
> Sortboksens data er fortolket af Staus Systems ApS, som har udviklet boksen og selskabet finder principielt ikke der kan sås tvivl om fortolkningen.
>
> Såfremt der ses bort fra fortolkningen af data fra boksen eller at boksens data dokumenteres som ikke retvisende må parternes forklaringer om uheldet lægges til grund for ansvarsfordelingen.

Den forreste bils fører har forklaret, at hun blev påkørt af klager og dernæst at den bagved klager kommende bil påkørte klager, som således på ny blev skubbet op i hendes bil samt at den anden påkørsel ikke var så kraftig som den første.

Såfremt der skal fortolkes/spekuleres i forklaringerne fremstår den forreste bilists forklaring efter selskabets opfattelse som den korrekte. At klager påkørte hende først, må antages ud fra forklaringen om, at den første påkørsel var den kraftigste (idet der ikke var 'en bil imellem') og at den bagved kommende bil på ny skubbede klager op i den forreste bil støttes af oplysningen om, at det andet sammenstød var knap så kraftigt (da var klagers bil imellem til at opfange en del af kraften).

Den bag klager kørende bilists forklaring angiver kun, at klager (MP2) ser den holdende bil (MP1) for sent.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at den forreste bilist ikke kan pålægges ansvar for uheldet, da hun holder stille/er bremset af trafikale årsager og således ikke har noget incitament til at 'pynte' på sin forklaring.

På baggrund af sagens oplysninger er det ikke bevist, at klagers bil er skubbet ind i den forreste bil, hvorfor Ansvars- og Fordelingsreglernes situation F 1 ikke kan bringes i anvendelse. Ansvaret må fordeles i henhold til situation F 2, hvoraf det fremgår, at første køretøj er ansvarsfri, og andet køretøj er ansvarlig for skaden på forreste køretøjs bagparti og eget frontparti.

Alt andet lige finder selskabet ikke, at klager med en hastighed på 44,7 km/t ved sammenstødet ville have kunnet nå at bringe sin bil til standsning bagved den forreste bil - dette uanset om han blev påkørt bagfra først og skubbet op i den forankørende bil.

Uanset det med de fremsendte beregninger og spekulationer måtte anses for dokumenteret, at fortolkningen af sortboksens data ikke er korrekt, finder selskabet imidlertid ikke at kunne tilsidesætte forklaringen om uheldet afgivet af den forreste bils fører, og vi må således fastholde, at klager er opkrævet den for policen gældende selvrisiko (2.190 kr.) i forbindelse med uheldet."

Ved skrivelse af 12/3 2009 har klageren sammenfattet sin anbringender som følger:

"Min præcisering og sammenfatning af hændelsesforløbet ved færdselsuheldet er efter aftale med FDM

- at ALKA-boksens hastighedsdata er retvisende og viser - sammenholdt med det gode føre og det klare vejr på dagen - at jeg havde en hastighed, som var korrekt efter forholdene.

- at ved en hastighed på 79,1 km/time starter jeg en kraftig, men ikke meget voldsom opbremsning (jf. FDM' tolkning af min bils hastighed ifølge ALKA-boksen)

- at der sker en kraftig påkørsel af min bil ved en hastighed mellem (29,1 km/t -22,9 km/t), som kaster min bil op i den foranholdende bil (jvf. FDM' tolkning af min bils hastighed ifølge ALKA-boksen)

- at den forreste bil muligvis har registreret en fornyet påkørsel af min bil mellem 9,0 km/t og 0 km/t, hvilket vil være i overensstemmelse med ALKA-boksens hastighedsdata og registreringen hos den forreste bilist om en svagere påkørsel ved denne hastighed.

- at påkørslen af min bil er mindst lige så kraftig som påkørslen af den foranholdende (jf. udtalelse fra H.L., som har repareret min bil)

- at den forreste bil kørte fra uheldsstedet ved egen hjælp, da tilkaldte Falck ikke mente, det var nødvendigt at yde assistance grundet skadens art og/eller omfang.

- at den bil, som påkørte min bil, var så skadet, at den måtte transporteres bort på lad af Falck.

- at ALKA-boksens simulator har foretaget en registrering ved 44,7 km/t, som umuligt kan have været en påkørsel af den forreste bil, som holdt stille eller næsten stille (jvf. også den forreste bils angivelse af sin hastighed til 0-10 km/time), da min bil ikke i samme sekund blev bragt til standsning (jvf. ALKA boksens hastighedsangivelser efter registreringen ved 44,7 km /time).
  Dette sammenholdt med at FDM og undertegnede ikke kan få uddybende oplysninger om simulatoren, samt ALKA - forsikrings lykønskningsoplysninger om kun efter aftale med mig at ville anvende hastighedsdata fra ALKA-boksen bør føre til, at der ses bort fra simulatorens registreringer ved Ankenævnets vurdering. Der henvises i øvrigt efter aftale med N.J. FDM til vedlagte bilag … med email-kommentar af 12. marts 2009 fra N.J. til mig.

- at den forreste bilist i sin forklaring har udeladt den væsentlige oplysning om den tilkaldte assistance fra Falck.

Ved skrivelse af 26/3 2009 har selskabet hertil anført:

> "For god ordens skyld skal vi bemærke, at vi ikke finder at forskellen i skaden på de involverede biler kan tillægges vægt i afgørelsen af sagen, da de forskellige bilmærkers 'hårdførhed' overfor skader ikke er direkte sammenlignelige.
>
> Klager anfører i sin næstsidste bullit, at der bør ses bort fra sortboksens data. Dette er selskabet naturligvis indstillet på, da boksens data udelukkende blev indhentet for at imødekomme klager, da klager ikke kunne acceptere modpartens forklaring.
>
> Vi må således med henvisning til vores brev af 25. februar 2009 anføre, at såfremt der ses bort fra fortolkningen af data fra boksen eller at boksens data dokumenteres som ikke retvisende må parternes forklaringer om uheldet lægges til grund for ansvarsfordelingen.
>
> Vi må fortsat fastholde, at klager korrekt er opkrævet selvrisiko i forbindelse med skaden, da klager med henvisning til forklaringen fra føreren af den forreste bil er medansvarlig for uheldet. Vi finder som tidligere nævnt, at den forreste bils førers forklaring bør tillægges afgørende vægt ved ansvarsfordelingen, da den forreste bil ifølge praksis er uden skyld i uheldet, og føreren således ingen grund har til at 'pynte' på sin forklaring."

Af udtalelse i e-mail af 13/6 2008fra producenten af "Alka-boksen" O.S. til Alka fremgår bl.a.:

> "Min neutrale vurdering er:
> 1. YN… kommer kørende med ca. 80 km/t.
> 2. YN… opdager at biler foran holder stille eller ruller langsomt.

3. YN… bremser op, men så sent at der køres op bagi den forankørende/holdende.

I min simulator (H. så den da han var ovre sidst) skrider bagenden ud på YN… hvilket tyder på, at det er den som rammer noget."

Af vedhæftet notat i e-mail af 23/9 2008til klageren fra N.B.J. fra FDM's tekniske afdeling fremgår bl.a.:

"I det konkrete tilfælde er udgangshastigheden 79,1 km/t hvor bremsningen begynder ifølge Alka-boksen. Omsættes de registrerede hastighedsændringer pr. sek. til meter, ender det med en tilbagelagt strækning på 54,91 m. Det svarer til en gennemsnitlig retardation på 4,4 m/s². Altså ikke en meget voldsom opbremsning.

Alka-boksen registrerer IMPACT ved 44,7 km/t, markeret ved 0. Bremseforløbet er forholdsvis jævnt i sekunderne forud, dvs. fra +2 sekunder før IMPACT og til -1 sekund efter IMPACT. Dog er der en mindre forøgelse af decelerationen fra sekundregistrering +1 til 0. Det antyder at der kan være tale om en lettere påkørsel. Fra sekundregistrering -1 til -2 tyder udskriftens tal på at der sker noget drastisk. Decelerationen aftager nemlig betydelig mindre end hidtil, hvilket tyder på at bilen påkøres bagfra. En påkørsel der er betydelig kraftigere end den Alka-boksen har registreret på fronten af bilen. Fra sekundregistrering -2 til -3 er hastighedsændringen pr. sek. igen 'normal' for forløbet. Se de vedlagte bilag …

Ovenstående stemmer overens med det forløb P.L. refererer i første afsnit af resumeet i mail til FDM af 29-06-2008. Ligeledes svarer min tolkning til den skadebeskrivelse P.L. giver i mail af 22-06-2008 til STAUS SYSTEM, '... rimelig meget tryk på bilens bagparti ...' og '... at trykket på bilen forparti ikke var større end på bagpartiet, måske tværtimod ...'. At trykket på fronten kan være lidt skæv hænger sandsynligvis sammen med at man trods alt prøver at dreje uden om forhindringen og derfor rammer skævt.

Forløbet er vurderet efter min bedste overbevisning på baggrund af diverse beregninger."

I udtalelse af 12/3 2009fra N.B.J. fremlagt af klageren til brug for sagens behandling i nævnet hedder det endvidere:

"Jeg kender ikke O.S.' simulator, men hvis beskrivelsen er baseret på de tal vi kender til, forekommer det mig at være rent gætteri. '... skrider bagende ud på ...' kan det ikke lige så godt være en undvigemanøvre? Hvordan kender han forskel? Som O.S. beskriver forløbet, tror man næsten uheldet er optaget på video eller han har været til stede (nu var jeg grov). Men hans udlægning overbeviser mig ikke. Den er simpelthen for tynd, og jeg synes ikke den svarer til tal-udskriften, hvor IMPACT ligger i et jævnt faldende forløb. Dvs. at den bil du rammer, pludselig har samme hastighed som dig. Det er lidt tankevækkende når det er vurderet '... at bilen foran holder stille eller ruller langsomt.' Hvis den holdt stille eller var ved at holde stille, havde føreren formentlig foden på bremsepedalen.

O.S. skylder alle implicerede sagsbehandlere en grundig forklaring på hvordan boks og simulator virker, og på hvilket grundlag han kommer frem til det resultat som han nu gør."

Nævnet udtaler:

Nævnet finder, at måtte lægge afgørende vægt på oplysningerne fra føreren af den forreste bil, hvorefter klageren først påkørte denne for efterfølgende selv at blive påkørt bagfra og skubbet op i det forreste køretøj. Nævnet finder derfor 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.

Poul Sørensen
formand