Ankenævnet for Forsikring

Den 17. august 2016 blev i sag nr. 88097:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

If P&C Insurance Company Ltd.
v/WaterCircles Danmark A/S
Toldbodgade 31
1253 København K

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har tegnet bilforsikring med kaskodækning hos If P&C Insurance Company Ltd. v/WaterCircles Danmark A/S. Han klager over, at selskabet har afvist at yde dækning for en anmeldt kaskoskade. Han klager endvidere over, at selskabet har gjort et regreskrav gældende mod ham for udbetalt erstatning til bilens panthaver.

Selskabet har afvist at udbetale erstatning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at bilen er beskadiget ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Klageren har i klageskemaet af 22/5 2015 anført:

> "**Sagsfremstilling**...
> Jeg er forsikret hos WaterCircles med en fuld kaskoforsikring, og min bil kom til skade d. 2/9-2014 og blev sendt til værksted.
> Efter en lang periode, hvor jeg ikke hørte meget fra dem, har de konstateret, at skaden ikke skal dækkes, og jeg er nødt til at betale alle omkostningerne, hvilket jeg er rimelig utilfreds med.
>
> **Hvad vil De konkret opnå hos selskabet?**
> At de dækker min skade, da jeg er fuld kaskoforsikret."

Klagens behandling ved nævnet blev udsat, da man afventede politiets behandling af selskabets anmeldelse af klageren for bedrageri. Selskabet meddelte ved mail af 17/3 2016, at politiet havde opgivet sigtelsen.

Selskabet har ved brev af 13/4 2016 til nævnet bl.a. anført:

> "Sagen drejer sig om, at klageren ikke er tilfreds med, at vi har fremsat regreskrav mod ham for en totalskade-erstatning på 72.000 kr., for en skade, som vi mener ikke er omfattet af forsikringen, men som vi som vi har måttet udrede overfor panthaver [finansieringsvirksomhed] i overensstemmelse med gældende retspraksis:
> http://www. hoejeste ret.d k/hoejesteret/nyhede r/Afgore Iser/Docu ments/300-11.pdf.
>
> Klager har om skaden oplyst, at han påkører modpart, da denne stopper for gult lys i lyskrydset, hvor motorvejen ender ved [vejnavn] i [bynavn], hvor de begge ville have svinget til venstre. Klager reagerer ikke fordi modparts stoplys ikke virker. Se skadeanmeldelse bilag 3.
>
> Det er vores klare opfattelse, at skaden ikke er sket som beskrevet af klager.
>
> Der er en lang række forhold i denne sag, som ikke hænger sammen med den forklaring klager har givet os, og vi har derfor foretaget yderligere undersøgelser og haft overdraget sagen til politiet med henblik på at rejse sigtelse for økonomisk bedrageri. Politiet anerkender værdien af de tekniske undersøgelser, men har valgt at opgive sigtelsen, da de mener, at der ikke kan føres tilstrækkelige bevis for at parterne har kendt hinanden.
>
> Vi mener ikke at skaden er sket som oplyst af klager af følgende årsager:
>
> For det første havde klager's bil ikke lys på under sammenstødet, ligesom ingen af bilerne havde aktiveret deres blinklys selvom de begge skulle dreje til venstre. Se bilag 4, lampeanalyse fra Dancrash (crash-expert) bestilt af Selskab. Bilen har kørelys og uheldstidspunkt var i skumringstid.
>
> For det andet er sammenstødet ikke sket ved 60 km/t, men ved max 30-35 km/t, vurderer crash-expert baggrund af fotos af de fysiske skader. Se bilag 5.
>
> For det tredje viser analysen af den sorte boks fra klager's bil (bilag 6 fra Continental Automotive Romania bestilt af [bilmærket]), at det ikke er et sammenstød, der har udløst alle 4 airbags, men at udløsningen er sket over længere tid (op til 15 minutters udløsningstid pr. airbag), og der er tydelig indikation på at airbags er manipuleret til udløsning. [Bilmærket] har gennemgået bilen og oplyser at det ser ud som om noget tungt og hårdt, flere gange er slået på udløserknappen under kølerhjelmen.
>
> For det fjerde er der ingen tegn på at selestrammerne har været udløst. Både selen i førersiden og i passagersiden sad fuldt strammet op, som den under normale omstændigheder ville, når den ikke blev brugt og selens automatiske låseanordning ved udtræk, fandtes fuld funktionsdygtig - selv i helt udtræk. Tilbagerulning uden problemer. Ved undersøgelse og sammenligning af de to sikkerhedsseler kunne det konstateres, at der ikke var nogen synlige fejl eller skader på nogen af dem og at strukturen i selens stof var ved den blotte sammenligning fuldstændig ens. Ingen skader på selernes fastgørelsespunkter eller på inddækningerne.

For det femte har vi anledning til at tro at parterne kendte hinanden på forhånd idet klager kort forinden dette uheld har fået repareret sin bil på modpartens værksted. Modparts værksted ligger kun få hundrede meter fra uheldsstedet, og vi finder det derfor underligt, at klager ikke vælger at køre sin bil hen på det værksted som han allerede kender.

For det sjette mener vi, at klager kan have et økonomisk motiv. Klager har på uheldstidspunktet en stor gæld til [finansieringsvirksomhed], som til os har oplyst at årsagen til den store restgæld skyldes, at han ikke har betalt af på lånet som aftalt. Ydermere fortæller forhandleren som i 2011 solgte bilen til klager at klager flere gange har forsøgt at sælge bilen tilbage til forhandleren, fordi den var for dyr. Klager har haft store problemer med at betale sin præmie til wtc og vi er bekendt med at det har været samme billede hos hans to foregående forsikringsselskaber, hvor han har haft bilen forsikret under et andet reg.nr."

Af Dancrash' undersøgelsesrapport af 28/10 2014 fremgår bl.a.:

"**[Modparts bil]**

Venstre baglygte

…

Delkonklusion

Venstre baglygtes lys var aktiveret, mens der ikke var aktiveret bremselys eller blinklys.

Højre baglygte

…

Delkonklusion

Højre baglygtes lys var muligt aktiveret, mens der ikke var aktiveret bremselys eller blinklys.

…

[Klagers bil]

Venstre side

…

Delkonklusion

I venstre forlygte lys sås ingen lamper at have været aktiveret.

Konklusion

Påstanden om, at stoplyset ikke virkede på [modparts bil], kan ikke afvises på baggrund af analysen, men det er påfaldende, at begge stoplyslampers glødetråde er knækket i kold tilstand.
Slidte glødetråde vil normalt 'brænde over'.

Med de påståede 60 km/t ville forlygterne på [bilmærket] udvise deformation af glødetrådede, som tegn på at lyset var aktiveret.
Dette ses ikke at være tilfældet."

4. 88097

Af Continental Automotive Romanias undersøgelsesrapport af 20/2 2015 fremgår bl.a.:

"• According to the analysis findings, the ACU hasn't detected any crash event.
- The fault memory had squib faults registered in regard to the squibs connected to the TADS 6 firing ASIC.
- The qualification time of the squibs compared to the specification qualification time in case of an ACU controlled squib deployment is indication a possible sign of manipulation on the squibs.
- Based on the analysis findings, the deployment of the squibs as described in the claim was most likely caused by external unspecific influences.

…

Conclusion of the fault memory:

- There were faults qualified in regard different squibs of the restraint systems.
- The qualification of the squibs, according to their qualification time varies from one another in intervals from minimum 0 seconds to maximum 15 minutes and 24 seconds.
- The qualification time of a squib related fault (open circuit / short to ground / resistance above threshold) is 2.5 seconds, and the de-qualification time for those types of faults is 12.5 seconds.
- The squibs of the driver and passenger side (curtain) airbags had no registered faults.
- The qualification time of the squibs-compared to the specification qualification time in case of an ACU controlled squib deployment is indication a possible sign of manipulation on the squibs. The ACU is only registering the change of value of the squib resistance.
- The squib of the passenger's frontal airbag stagel (ZK01) had 3 faults qualified: firstly a resistance below threshold, then an open circuit and finally a short to ground.
- No internal faults ware stored, and no evidence of malfunction of the ACU was found in the fault memory.

…

10. <u>Conclusion</u>

- The ACU was connected to the test-box and communication was established.
- The memory download revealed no crash to be stored in the crash recording, nor any acceleration data. -
- The analysis performed on the ACU could not find any sign the ACU detected a crash event, or made a deployment decision.
- The fault memory had squib faults registered in regard to the squibs connected to the TADS 6 firing ASIC.
- The qualification time of the squibs compared to the specification qualification time in case of an ACU controlled squib deployment is indication a possible sign of manipulation on the squibs. The ACU is only registering the change of value of the squib resistance.
- The investigations of the ACU revealed the source of the 'short to ground' faults was the damaged ASIC (TADS 6).
- The component was sent to its supplier for analysis.
- The supplier analysis found the high side driver of the ZK1 melted, causing the short to ground observed for this squib.
- The damage could have been caused, based on the supplier analysis by a fly-back voltage pulse that might have occurred during the firing of the ZK1.

- Based on the analysis findings, the deployment of the squibs as described in the claim was most likely caused by external unspecific influences.
- The external unspecific influences were also most likely the cause of the damage observed on the firing ASIC (TADS6 - IC 1221)."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**C: Kaskodækning**
…
2. Forsikringen dækker ikke:
…
Skade forvoldt med forsæt eller grov uagtsomhed, jf. Forsikringsaftalelovens § 18."

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at hans bil blev beskadiget, da en forankørende stoppede for gult lys i et lyskryds. Klageren havde ifølge anmeldelsen ikke reagereret på standsningen, da den forankørende bils stoplys ikke fungerede.

Nævnet finder efter en samlet vurdering – herunder oplysningerne om hastigheden, blinklysene og selerne – at der består en sådan usikkerhed om, hvorvidt skaden er sket som forklaret af klageren, at han ikke har bevist, at bilen er beskadiget ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet kan herefter ikke kritisere, at selskabet har afvist at udbetale erstatning.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på rapporten fra Dancrash og på, at det af den analyse af bilerne, som Continental Automotive Romania har foretaget på vegne af selskabet, fremgår, at bilens airbags ikke er udløst ved sammenstød, men sandsynligvis manipuleret til udløsning.

Da selskabet har udbetalt erstatning til panthaver, finder nævnet ikke at kunne kritisere, at selskabet efterfølgende har opkrævet beløbet hos klageren.

Det forhold, at anklagemyndigheden ikke har rejst tiltale mod klageren for forsikringsbedrageri kan ikke føre til andet resultat.

6. 88097

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Peter Thønnings
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels