Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. september 2019 blev i sag nr. 93664:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har autoforsikring. I klageskema af 15/4 2019 til nævnet har klageren bl.a. anført:

> "**Kort redegørelse for sagen**
> 14/9-2018 laver jeg en skade på min bil og da der desværre kommer en flænge i chassiet ville det for alles bedste være en fordel at totalskade bilen. Dette bliver gjort - men efterfølgende mener TRYG at jeg har handlet groft uagtsomt hvorfor at de pludselig IKKE vil dække skaden - dette til trods for at der rent faktisk er betalt selvrisiko til dem (via [leasingselskab]).
>
> **Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**
> At TRYG dækker skaden 100%"

Selskabet har i brev af 10/5 2019 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

> "Tvisten omhandler vores afvisning af erstatningspligten med henvisning til, at uheldet er forvoldt ved grov uagtsomhed.
>
> Bilen er en [sportsvogn], som [klageren] har leaset gennem [leasingselskab], herefter benævnt [leasingselskab]. Bilen er indregistreret med [leasingselskab] som ejer og [klageren] som bruger.
>
> Bilen er forsikret på en fællespolice med ansvar- og kaskoforsikring og med betingelser FPA1
>
> Da vi hæfter overfor [leasingselskab], har vi udbetalt 1.315.000,00 kr. til [leasingselskabet]. Resterne er solgt til 780.390,00 kr. og vi har herefter opkrævet 534.610,00 kr. hos [klageren].

Gennemgang af sagen
Vi modtog [klagerens] anmeldelse d. 27. september 2018 og af denne fremgik følgende: 'På […] mod øst […] er der en lidt kringlet bakke. Jeg kommer kørende mod øst og da jeg er ved at nå toppen af bakken, kommer der en modkørende som har et hjulpar over midterlinjen og tvinger mig til at lave en undvigemanøvre. Det resulterer i, at jeg får mit ene hjulpar ud i rabatten og faktisk meget tæt på grøften hvor jeg samtidig rammer en sten (tror jeg)'.

Endvidere var der angivet at [klageren] havde kørt med en hastighed på mellem 50-80 km/t.

Onsdag d. 3. oktober 2018 kontaktede værkstedet os og oplyste, at chassiset var revnet og at de mente, at bilen havde været løftet fra jorden og at skaden var sket, da bilen ramte jorden. [Klageren] havde oplyst til værkstedet, at bilen havde ramt en bakke eller lignende med en hastighed på 80-100 km/t. Værkstedet mente ikke, at skaderne kunne stamme fra påkørsel af en sten.

Da der på skadestedet var en hastighedsbegrænsning på 60 km/t og da der var tvivl om, hvor høj hastighed [klageren] havde kørt med, blev sagen sendt til nærmere undersøgelse hos en af vores konsulenter. Han besigtigede bilen og skadestedet flere gange, ligesom han også interviewede [klageren] vedrørende uheldet. Endvidere bad han DanCrash lave en beregning af hastigheden.

[Klageren] oplyste det præcise skadested til vores konsulent og fortalte, at han var særdeles kendt på stedet. Endvidere bekræftede han oplysningerne i den elektroniske anmeldelse vedrørende hastigheden på 50-80 km/t og at han var blevet presset af vejen af en modkørende bil. Derudover oplyste [klageren], at han havde ramt et eller andet i vejsiden, som havde fået bilen til at lette. Han var ikke stoppet op for at undersøge bilen og havde først opdaget dagen efter, at bilen var skadet, da kalechetaget ikke fungerede.

Vores konsulent undersøgte herefter først skadestedet og derefter besigtigede han bilen på værkstedet.

På skadestedet blev fundet friske skrabemærker i asfalten ca. 26 meter fra bakketoppen.

Ved besigtigelsen af bilen på værkstedet, blev denne løftet op på en lift, således at der var frit udsyn til undervognen. Bilens undervogn var delvist afdækket af sorte fiberplader og under disse var bilens motor/gearkasse delvist synlig og fremstod med friske skrabemærker.

Der var langsgående skrabemærker på hele undervognen og de sorte fiberplader var slidt igennem flere steder. Hovederne på flere bolte og skruer på undervognen var beskadigede, sandsynligvis efter kontakt med vejbanen. Vores konsulent foretog en opmåling af afstanden mellem bolte og skruehoveder med henblik på sammenligning af spor på skadestedet. Bilen fremstod uden sand/jord i hjulkasserne i højre side eller på stabilisatorarme og bærearme.

Vores konsulent besigtigede herefter skadestedet for anden gang og kunne konstatere, at der var overensstemmelse mellem afstanden mellem bolte og skruehoveder og de synlige skader i vejbanen. Endvidere fandt han sort fibermateriale i de friske skrabemærker i vejbanen, som kunne stamme fra de førnævnte sorte fiberplader.

Han undersøgte ligeledes rabatten for dækaftryk og for den sten eller lignende genstand, som [klageren] angiveligt skulle have ramt. Ingen af delene blevet fundet til trods for, at rabatten var

blød og eftergivende. Sammenholdt med konstateringen af ingen sand/jord i hjulkasserne eller området omkring her, fandt vi det usandsynligt, at bilen havde været ude i rabatten.

DanCrash foretog herefter besigtigelse af skadestedet og foretog opmålinger på stedet. Disse blev sammenlignet med skaderne på bilens undervogn og viste et fuldstændig match mellem disse to opmålinger. Endvidere fremgik det af den efterfølgende rapport fra DanCrash, at bilen havde kørt med en hastighed på min. 132 km/t og at skaderne på bilens front indikerede, at den var ramt direkte ned med begge forreste hjulpar, hvorfor det ikke var sandsynligt, at bilen havde været ude i rabatten.

Med udgangspunkt i vores konsulents undersøgelser og DanCrash rapporten, herunder at bilen var ført med en hastighed på 132 km/t på en strækning med hastighedsbegrænsning på 60 km/t fandt vi, at en sådan hastighedsoverskridelse måtte betragtes som groft uagtsomt jf. FAL § 18.

Da vi, jf. forsikringsbetingelserne pkt. 4.2.2 b, har påberåbt os fuldstændig ansvarsfrihed ved skader forvoldt ved grov uagtsomhed, men hæfter overfor [leasingselskabet] som ejer og forsikringstager, blev afgørelsen meddelt [klageren] ved brev af 17. december 2018.

[Klageren] klagede over afgørelsen d. 6. februar 2019, hvor han angav, at han ikke var enig i, at det kunne betragtes som groft uagtsomt. Han kom dog ikke med en nærmere begrundelse og argumentationer mod vores påstand.

Klagen blev besvaret d. 14. marts 2019 og der blev henvist til, at en hastighedsoverskridelse på mere end 100% indebærer så indlysende en risiko for skade, at det må betragtes som groft uagtsomt.

Vores afgørelse
Helt overordnet set må vi henlede nævnets opmærksomhed på alle de overensstemmelser der er i DanCrash rapporten, herunder særligt at der er 100% match mellem opmålingerne på skaderne i vejbanen og skaderne på bilens undervogn. Derudover er der intet, der indikerer, at [klageren] har været ude i rabatten med højre hjulpar, eller at han her har ramt en sten eller lignende genstand som har foranlediget, at bilen har fløjet igennem luftet.

Vores undersøgelser og beregninger giver et klart billede af, at [klageren] har kørt med en hastighed på min 132 km/t henover bakketoppen og at bilen derved har mistet kontakten med underlaget. Bilen har ramt vejen med en sådan kraft, at chassiset revner og at loftslyset og bakspejlet bliver slået ud af deres holdere.

Når man vælger at køre med hastighedsoverskridelse på over 100% på et sted med dårligt udsyn og med en hastighedsbegrænsning på 60 km/t, så indebærer det en så indlysende farer for skade, at det må betragtes som groft uagtsomt.

Vi henviser i den forbindelse til kendelse 89637, hvor DanCrash rapporten konkluderede at klager havde ført bilen med en hastighed på 86 km/t i byzone med hastighedsbegrænsning på 50 km/t og hvor nævnet kom frem til, at klager havde fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed.

På baggrund af dette må vi fastholde, at skadeudgiften på 534.610,00 kr. opkræves hos [klageren] med henvisning til, at han har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed."

Klageren har i brev af 28/6 2019 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg er meget uforstående over for den påstand som TRYG kommer omkring hensynsløs kørsel.

Det er næppe nogen hemmelighed at biler af den kaliber er på de fleste drenge/mænds ønskeliste – inkl min. På INTET tidspunkt har jeg haft til sinde at skade hverken bil – eller omgivelser for den sags skyld bevidst. Der ligger lidt for mange penge og følelser gemt i dette.

Hele episoden forløber over 1-2 sek og jeg kan ikke fortælle/forklare 100% hvad der skete, ud over at jeg bliver presset ud i rabatten af en modkørende.

Som skrevet ovenfor så er det en drengedrøm der for mig gik i opfyldelse da jeg fik muligheden og af selvsamme grund har jeg ingen interesse haft for at skulle køre 'groft uagtsomt' som TRYG mener."

Selskabet har i brev af 5/8 2019 til nævnet bl.a. anført:

"Vi må igen henvise til de tekniske beviser i sagen, herunder rapporten fra DanCrash og gennemgang af skaderne på bilen og oplyse, at der ingen beviser er for, at vores kunde bliver presset af vejen og ud i rabatten.

Vi fastholder derfor, at vores kunde har kørt med så høj hastighed (+130 km/t), at det må betragtes som groft uagtsomt."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder fotos hvoraf nogle gengives nedenfor.

Af rapport af 30/10 2018 fra DanCrash fremgår bl.a.:

"**Sagen**
Under kørsel på […], kørte fører af [sportsvogn] over bakketop med ukendt hastighed. [Sportsvognens] undervogn og ramme kraftig deformeret som følge. Fører kørte angiveligt ca. 50 km/t, med højre hjulpar delvist i rabatten, grundet bred modkørende.
…
Konklusion
Der er blandt andet på parametrene;

- Deformationens omfang
- Deformationens udseende
- Spor på uheldsstedet

Ikke belæg for at antage, at kørselsforløbet er sket på en måde, der passer til det overfor selskabet tilkendegivne, i det omfang det er DanCrash bekendt.

En hastighedsberegning resulterer i hastigheder på 132-140 km/t.

5. 93664

…
Uheldssted
D. 14. september 2018. Vejret ifølge DMI i uheldsregionen: Middeltemperatur: 13 grader. Nedbør: mindre end 1mm.
…
Spor på uheldsstedet sikret af TRYG
Ved gennemgang af uheldssted torsdag d. 4. oktober 2018 af efterforsker, […], fandtes der friske mærker i asfalten samt sorte fibre i umiddelbar nærhed. Mærkerne havde, som vist på foto nedenfor, længderetning af vognbanen. Mærkerne blev fundet ca. 26 m fra bakketoppen i nord- østlig retning.
…
På strækningen ses en del nedslagsmærker fra andre køretøjer. Udfundne mærker var fortsat lyse/hvide efter afsætningen, hvilket indikerer en nyligt sket afsætning. Afskrabet i den gule stiplede kasse ses at være af ældre dato, da der ligger jord samt andre 'urenheder' i det.

Afstand mellem fordybning 1 & 2: Ca. 70 cm. Afstand mellem fordybning 2 & 3: Ca. 5 cm.

Fordybning 1, 2 & 3 er dybere end 4, 5 & 6, der er mere overfladiske skrabemærker.

Ved gennemgang af videomateriale fra TRYG, var der yderligere et skrabemærke til venstre for fordybning 1, illustreret her som 0 i stiplet.
…
Ved undersøgelsen af stedet blev der af […] ikke udfundet dækaftryk i rabatten, som ellers var blød og eftergivende. Der blev ligeledes ikke udfundet en sten, som umiddelbart kunne være relateret til uheldet.

Ved undersøgelsen af [sportsvognen] blev der ligeledes ikke fundet sand/jord i hjulkasserne i højre side, ej heller på stabilisatorarme eller bærearme.

Forklaringen
'På [vej mod by] er der en lidt kringlet bakke. Jeg kommer kørende mod øst og da jeg er ved at nå toppen af bakken kommer der en modkørende som har et hjulpar over midterlinjen og tvinger mig til at lave en undvige manøvre. Det resulterer i at jeg får mit ene hjulpar ud i rabatten og faktisk meget tæt på grøften hvor jeg samtidig rammer en sten (tror jeg).'

Delkonklusion 1
Der er ikke overensstemmelse mellem den påståede kørsel i grøft og objektive fund.
…
Deformationerne
Frontspoiler ses næsten skrabet ensartet i begge sider, hvilket indikerer en lige landing på begge forhjul, og kun en lille overvægt til venstre side, som billede 5 og 6 viser.

Dækplader på undervognen, bestående af plast med fiberlag, ses slidt til penetration flere steder som foto 2, 3, 5 & 6 viser.

Foto 1 og 4 viser motorens nederste dele, og hvordan den har skrabet mod underlag i bilens længderetning.

Opmåling af undervogn, mellem bolte som har været udsat for kraftig berøring med underlaget.
…
Opmåling af uheldssted sammenlignet med opmåling af undervogn
Stiplet linje indtegnet jf. nederst på side 3, der ikke var synlig grundet vand på uheldsstedsundersøgelsen af DanCrash. De gule streger påført fordybningerne på uheldsstedet af undertegnede og bilinspektør […] Det store felt i midten dog uden interesse for sagen, da det var en ældre skade jf. forklaring side 3.

Foto af undervogn er spejlvendt, for direkte sammenligning med underlagets markeringer. Herunder ses mærker på vejen og foto af undervogn lagt direkte oven på hinanden, hvilket tydeliggør overensstemmelsen.

Opmåling af uheldssted af DanCrash
Undertegnede og bilinspektør […] opmålte uheldsstedet, og brugte kantpæl på bakketop som referencepunkt for afstand til udpegede nedslagssted af TRYG. Afstanden for fordybningen tættest på måltes til 25,1 m.

En strækning på ca. 124 m blev scannet i 3D scannet med Leica ScanStation P15, med præcision 1mm@40m, for senere rekonstruktion i PC-Crash.

Delkonklusion 2
Jf. opmåling samt sammenligning mellem påviste nedslagssted og [sportsvognens] undervogn, er der teknisk belæg for at antage, at det er her [sportsvognen] havde første kontakt med vejen. Fundne sorte fibre stemmer ligeledes overens med bundpladerne på bilen.

Intet der tyder på, at [sportsvognen] har haft berøring med rabatten forud for mistede kontakt med underlaget, da fordybningerne er lige i vognbanens længderetning. Hvis bilen havde et hjulpar ude i rabatten, ville fordybningerne have en anden vinkel, og krydse længderetningen.

Der er sammenhæng mellem den mere utydelige markering på asfalten ved den stiplede linje, når man jf. side 4 tager i betragtning, at den landede tungere på venstre side.

Der er desuden ingen teknisk sammenhæng mellem opmålte afstand på ca. 25,1 m, og forklaringen om en hastighed på ca. 50-80 km/t.

Rekonstruktion
Ved rekonstruktion ud fra 3D scan, fandtes en sandsynlig hastighed for uheldet på ca. 136 km/t. Ved denne hastighed vil undervognen komme i kontakt med afsatte mærker på uheldsstedet.

Ved en hastighed på 130 km/t lander den ca. 2,5 m tidligere.

Ved en hastighed på 125 km/t lander den ca. 4,9 m tidligere, og vil ikke nødvendigvis ramme undervogn mod underlaget.

Delkonklusion 3
Ved en hastighed på 50-80 km/t slipper hjulene ikke underlaget, og undervognen opnår ikke kontakt med underlaget.

Med de i sagen værende oplysninger samt egne dokumenterede spor, kan hastigheden inden bilen passerer bakken beregnes til 136 +/- 4 km/t."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**4. Kasko og brand**
4.2. Hvad dækker forsikringen ikke
4.2.2 Forsæt, spiritus, manglende førerbevis med videre
Kasko- og brandforsikringen dækker ikke

1) skader, der sker, fordi køretøjets fører er påvirket af alkohol, narkotika eller lignende jf. Forsikringsaftalelovens § 20
2) skader, der er forvoldt med forsæt eller grov uagtsomhed jf. Forsikringsaftalelovens § 18
3) skader, der sker, mens køretøjet føres af en person, der ikke har lovbefalet kørekort, medmindre det godtgøres, at skaden ikke skyldes mangel på kørefærdighed.

Ved en skade, som nævnt under punkt 4.2.2, er forsikringstageren dog dækket, medmindre det kan godtgøres, at denne var vidende om, at der forelå omstændigheder som beskrevet, eller at dennes ukendskab hertil skyldes grov uagtsomhed."

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at han den 14/9 2018 var involveret i et solouheld, som påførte skade på undervognen af en leaset sportsvogn. Han har i skadeanmeldelsen oplyst, at "jeg kommer kørende mod øst og da jeg er ved at nå toppen af bakken kommer der en modkørende som har et hjulpar over midterlinjen og tvinger mig til at lave en undvige manøvre. Det resulterer i at jeg får mit ene hjulpar ud i rabatten og faktisk meget tæt på grøften hvor jeg samtidig rammer en sten (tror jeg)". Han har anført, at han ikke har kørt groft uagtsomt, og at han på intet tidspunkt har haft til sinde at skade hverken bil eller omgivelser.

Selskabet har erklæret bilen for totalskadet, solgt resterne for 780.390 kr. og betalt 1.315.000 kr. til leasingselskabet. Selskabet har opkrævet 534.610 kr. hos klageren med henvisning til, at klageren har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed. Selskabet har anført, at DanCrashs undersøgelser og beregninger har vist, at klageren har kørt med en hastighed på minimum 132 km/t henover en bakketop, at bilen har mistet kontakten med underlaget, og at bilen har ramt vejen med en sådan kraft, at chassiet revnede, og at loftlyset samt bakspejlet blev slået ud af deres holder. Selskabet har også anført, at der er 100 procent match mellem

opmålingerne på skaderne i vejbanen og skaderne på bilens undervogn, og at intet har indikeret, at klageren har været ude i rabatten med højre hjulpar, eller at han har ramt en sten eller lignende genstand, som har foranlediget, at bilen har fløjet igennem luften.

Det fremgår af DanCrash rapporten af 30/10 2018, at "**Delkonklusion 1** Der er ikke overensstemmelse mellem den påståede kørsel i grøft og objektive fund… **Opmåling af uheldssted af DanCrash** Undertegnede og bilinspektør […] opmålte uheldsstedet, og brugte kantpæl på bakketop som referencepunkt for afstand til udpegede nedslagssted af TRYG. Afstanden for fordybningen tættest på måltes til 25,1 m. **Delkonklusion 2** Jf. opmåling samt sammenligning mellem påviste nedslagssted og [sportsvognens] undervogn, er der teknisk belæg for at antage, at det er her [sportsvognen] havde første kontakt med vejen. Fundne sorte fibre stemmer ligeledes overens med bundpladerne på bilen. Intet der tyder på, at [sportsvognen] har haft berøring med rabatten forud for mistede kontakt med underlaget, da fordybningerne er lige i vognbanens længderetning. Hvis bilen havde et hjulpar ude i rabatten, ville fordybningerne have en anden vinkel, og krydse længderetningen. Der er sammenhæng mellem den mere utydelige markering på asfalten ved den stiplede linje, når man jf. side 4 tager i betragtning, at den landede tungere på venstre side. Der er desuden ingen teknisk sammenhæng mellem opmålte afstand på ca. 25,1 m, og forklaringen om en hastighed på ca. 50-80 km/t. **Delkonklusion 3**… Ved en hastighed på 50-80 km/t slipper hjulene ikke underlaget, og undervognen opnår ikke kontakt med underlaget. Med de i sagen værende oplysninger samt egne dokumenterede spor, kan hastigheden inden bilen passerer bakken beregnes til 136 +/- 4 km/t".

Efter en gennemgang af sagen – herunder DanCrash rapporten og fotos – finder nævnet, at måtte lægge til grund, at klageren, der ifølge sine egne oplysninger var kendt på stedet, hvor skaden indtrådte, ved skadens indtræden kørte med en fart på mindst 132 km/t, som anslået i DanCrash rapporten af 30/10 2018, og at skaden skete som følge af, at klageren kørte over en bakke, hvorved bilens hjul slap underlaget, og at bilens undervogn efterfølgende – cirka 25 meter fra bakketoppen – igen fik kontakt med underlaget på vejbanen, hvilket forårsagede skaderne på bilen.

9. 93664

Nævnet finder, at klagerens kørsel den 14/9 2018 har indebåret en indlysende fare for den skete skade, og at klageren derved har fremkaldt begivenheden ved grov uagtsomhed. Nævnet kan herefter ikke kritisere, at selskabet har gjort regres over for klageren.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der var en hastighedsbegrænsning på 60 km/t, og at DanCrash testen viste, at klageren havde kørt mindst 132 km/t.

Nævnet har også lagt vægt på, at der af de fremlagte fotos af vejens forløb på skadesstedet ses en bakke/forhøjning, og at det af DanCrash rapporten fremgår, at der var en afstand på 25,1 meter fra bakketoppen til nedfaldsstedet, hvilket efter nævnets vurdering viser, at klageren har kørt endog meget for stærkt henset til vejens udformning/højdeforskel.

Nævnet har endvidere lagt vægt på, at det af fotos i klagerens kørselsretning fremgår, at der var varslet mod snoet vej, at der ikke var udsyn til vejens videre forløb, herunder vejens hældning, og at der var dårlige oversigtsforhold.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Klageren får ikke medhold.

Peter Thønnings