

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 1. april 2020 blev i sag nr. 93867:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Alm. Brand Forsikring A/S
Midtermolen 7
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har autoforsikring. I klageskema af 16/6 2019 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Jeg er uforstående overfor at min forsikringsselskab ikke vil dække skaden på min bil samtidig modarbejder mig på alle områder fordi jeg afviste deres taksators tilbud på min bil, da jeg mente den havde højere værdi. De afviser at hente forklaring fra modparten.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg ønsker blot at opnå at få dækket min skade, da det derfor jeg har fået tegnet en kaskoforsikring."

Selskabet har i brev af 3/7 2019 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Indledning

Kunden har sin [bil] forsikret hos os med ansvar- og kaskoforsikring. Til forsikringen hører forsikringsbetingelserne nr. AU 1602 - bilag 1.

Sagen drejer sig om, at vi har afvist dækning af en anmeldt skade, hvor bilen blev totalskadet. Årsagen til vores afvisning af dækning er, at vi ikke mener der er sket et færdselsuheld som anmeldt af kunden.

Sagsfremstilling

Den 13. december 2018 anmeldte kunden skaden via vores online anmeldelsesblanket – bilag 2. Det oplyses af kunden, at skaden skete den 12. december 2018 og det var sket ved, at kunden var drejet forkert, hvorefter han bakkede ud på vejen igen, men havde overset en anden bil.

Ved vores taksators besigtigelse af kundens bil, fandt han det relevant, at vi undersøgte sagen nærmere. Han overdrog derfor sagen til vores skadeinspektør, som har lavet efterfølgende undersøgelse af sagen og lavet en rapport – bilag 3.

Skadeinspektørens undersøgelse af sagen omfattede bla. kontakt til firmaet DanCrash, som har haft bilerne hos dem og lavet en sammenligning af skaderne på kundens og modpartens bil – deres erklæring er uploadet af kundens advokat. Denne gennemgang foretaget af DanCrash viste, at kundens og modpartens bil havde ramt hinanden 3 gange.

På baggrund af skadeinspektørens og DanCrashs undersøgelser, meddelte vi kunden den 25. januar 2019, at vi ikke mente der var sket et uheld som anmeldt, og dermed dækkede forsikringen ikke skaden på hans bil – bilag 4.

Den 29. januar 2019 sender kunden en klage til os over vores afgørelse – bilag 5. Denne klage besvarer vi den 15. februar 2019, hvor vi fastholder vores afgørelse – bilag 6.

Herefter har der været en del dialog med kundens advokat. Kundens advokat har til sagen uploadet hans breve til os. Vi har svaret advokaten 2 gange, henholdsvis den 21. marts 2019 og den 1. maj 2019 – bilag 7.

Derudover har kundens advokat uploadet en skrivelse fra modparten. Denne skrivelse blev ligeledes sendt til os den 13. juni 2019. Vi har på baggrund af denne indhentet en yderligere erklæring fra DanCrash – bilag 8.

Begrundelse for afvisning

Vi skal indledningsvis gøre gældende, at det påhviler kunden at bevise, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed som anmeldt. I dette tilfælde, at der er sket et færdselsuheld mellem kunden og modparten, på den måde, som kunden har anmeldt.

Undersøgelse af kundens og modpartens bil hos DanCrash viste, at modpartens bil med fronten, havde ramt vores kundes bil i højre side 3 gange. Der er en kollision i en skæv vinkel og 2 øvrige kollisioner vinkelret i siden på vores kundes bil, men forskudt sideværts.

Ud fra computersimulation foretaget af DanCrash, er der god sammenhæng mellem kollisionen i den skæve vinkel og kundens forklaring. Ved denne kollision vil bagenden af vores kundes bil dog blive slynget væk fra modpartens bil og der vil dermed ikke opstå kontakt mellem modpartens venstre front og siden af vores kundes bil. DanCrash konkluderer, at der er skader på begge biler, som ikke kan stemme overens med kundens forklaring.

Kunden har i sin klage af 29. januar 2019 (bilag 6) oplyst, at modpartens bil sad fast i døren på hans bil og de ikke lige var til at skille ad. Kunden ved ikke, hvordan modparten efterfølgende fik skilt bilerne ad. Modparten har oplyst det samme i sin skrivelse. Modparten har dog uddybet og oplyser, at hans bil ikke kunne gå i bakgear, hvorfor hans bil hoppede fremad et par gange.

Det er vores opfattelse, at modparten ikke er uvildig part i denne sag, da han selv har været involveret i færdselsuheldet. Vi har derfor tidligere afvist, overfor kundens advokat, at vi skulle indhente forklaring fra modparten. Da den foreligger ved sagen nu, har vi dog forholdt os til den og i den forbindelse sendt den til DanCrash.

Til ovennævnte har DanCrash oplyst, at bilerne sandsynligvis har hængt sammen, da bugseringsanordningen på modpartens bil, har penetreret døren på kundens bil. De afviser dog fortsat, at dette er sket ved en enkelt kollision og begrundet det med, at bugseringsanordningen på modpartens bil først bliver blotlagt efter en serie af kollisioner, hvorved fronten deformeres ved hver kollision.

DanCrash konkluderer desuden, at skaderne ikke kan være opstået ved adskillelse af bilerne. Ud over, at kollisionerne er i forskellige vinkler og placeringer, så er det ikke muligt at opnå den nødvendige hastighed til at forårsage de faktiske deformationer, hvis bilerne hang sammen.

Afslutningsvis oplyser DanCrash, at skader som ville være opstået ud fra det forklarede af kunden og modparten, ville være af anderledes udtryk end de faktisk dokumenterede skader på bilerne.

Vi henviser, som oplyst til kundens advokat i vores skrivelse til denne af 1. maj 2019, til Nævnets tidligere kendelse nr. 92935 – bilag 9.

Konklusion

Vi fastholder, at kunden ikke har bevist, at der er sket en dækningsberettiget skade som anmeldt.

Vi gør gældende at:

- DanCrash har fundet 3 uafhængige kollisioner mellem bilerne
- Kollisionerne er i forskellige vinkler og forskudt fra hinanden
- Ved kollisionen, der passer med kundens forklaring, vil de øvrige kollisioner ikke kunne opstå
- Skaderne kan ikke være opstået ved adskillelse af bilerne, da skadernes deformationer kræver større hastighed, end der kan opnås ved en adskillelse."

I brev af 11/10 2019 er klageren kommet med yderligere bemærkninger, som er forelagt for nævnet. Nævnet har også fået forelagt bilag fra sagen, herunder rapport fra selskabets skadesinspektør. Af klagerens anmeldelse af 13/12 2018 fremgår bl.a.:

"Beskrivelse af uheldet?

Hav drejet ind det forkerte sted ville bakke ud på vejen igen overså der kom en bil

...

Hvor er der skader på dit køretøj? Passagersiden midt, Passagersiden bag

Skal dit køretøj repareres? Ja

Hvor er der skader på modpartens Forrude, Front

Hvem mener du er skyld i uheldet? Mig selv

...

Delårsag: Ubetinget vigepligt fra privat ejendom"

Af rapport af 18/1 2019 fra DanCrash fremgår bl.a.:

"Opdrag

DanCrash bedes dokumentere om kollisionen som beskrevet af parterne er - eller kan være - i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder.

Sagen

[Klageren] svinger fejlagtigt til venstre ad indkørsel, hvorfor der med det samme bakkedes tilbage til vejen man kom fra. Føreren overså modparten han bakkede ud foran, og denne, [modparten], kørte frontalt ind i siden på [klageren].

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

- Deformationernes omfang
- Deformationernes udseende
- Antal kollisioner

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

Men på parametrene vedr. forklaringen ved placering under 'hovedkollision' er der god overensstemmelse med placering på vejen på angivne uheldssted, ved bakning ud fra indkørslen, og skaderne, men der er foretaget mindst tre individuelle kollisioner mellem køretøjerne.

...

Forklaringer

Til Alm. Brand har kunden forklaret, '...at han drejer til venstre ind ad en forkert indkørsel og bækker ud på vejen igen næsten med det samme. Her overser han modparten, der kører ind i passagersiden på bilen. Kunden siger, at han holder helt stille, da han bliver ramt og at han havde sikkerhedssele på.'

...

På overstående billeder ses skade over hele fronten. Højre hjørne er trykket ca. 10 cm ind, og kofangerforstærkningen er trykket ned over bugseringsanordningen.

Der ses flere vertikale aftryk på motorhjelm i venstre side (foto 5), venstre forlygte er knust og der er afsat mærker i venstre side på kofangeren, afsat af bagvedliggende kofangerforstærkningens (foto 2-3). Kofangerforstærkningen er kraftig deformeret i både højre og venstre side (foto 5).

...

Panel og dør er trykket ca. 30 cm ind ved fordøren lige foran B-stolpen, og skaderne strækker sig fra baghjul til forskærm. Metal på dør penetreret til venstre for midten.

Rekonstruktion

Herunder er bilerne sat ind i Pc-Crash jf. forklaringerne, placeret typisk efter det forklarede hændelsesforløb. Hastigheden på [modpartens bil] er sat til 30 km/t, da en væsentlig højere hastighed med sikkerhed vil udløse airbags, hvilket ikke er sket i [modpartens bil].

...

Det ses her, at ved kollision mellem de to biler, bliver [klagerens] bagende slynget til højre for [modparten], og [modpartens] venstre side af fronten opnår ikke kontakt i kollisionen.

Sammenstilling – hovedkollision

...

Herunder vises skaderne, opstået under kollisionen som beskrevet på foregående sider. Her ses bugseringsanordningen passe med penetrering af døren på [klagerens bil], helt i overensstemmelse med det forklarede (foto 14).

På foto 15 ses ligeledes god overensstemmelse mellem skaderne på [klagerens bil] og skaderne på [modpartens bil]. Dette tydeliggjort vha. af linjer i rød, gul og grøn.

Skaderne markeret med blå på [klagerens bil] ses dog ikke at stemme overens med [modpartens bil].

...

Delkonklusion 1

Da bagenden på [klagerens bil] bliver slynget til højre for [modpartens bil], kan skaderne på [modpartens] front i venstre side samt på motorhjelm ikke stemme overens med forklaringen. Desuden bliver bagskærmen på [klagerens bil] ligeledes ikke berørt og summen af de faktiske skader stemmer ikke overens med overstående forløb.

Ligeledes ses skader markeret med blå ikke at stemme overens med det oplyste, hvorfor disse er opstået ved anden kollision.

2. Kollision

Ved undersøgelsen af bilerne, fandtes der ved undersøgelsen yderligere mindst to kollisioner mellem bilerne, foretaget uafhængigt af hinanden, hvor anden kollision er vist herunder. På foto 19 er bilerne opstillet med omtrentlig kollisionsvinkel, afsløret af skaderne.

...

Sammenstilling

Den vertikale bule tæt på midten af [modpartens] motorhjem (foto16) ses fuld i overensstemmelse med at have ramt [klagerens] B-stolpe (foto 17), samtidig med at skaderne på [klagerens] bagskærm stemmer helt overens med kofangerforstærkningen på [modpartens].

I den gule markering ses de entydige sammenfald mellem skaderne på bilerne ved sammenstillingen.

3. Kollision

...

Skaderne markeret med blå, også set på foto 14-15, stemmer helt overens med nedenstående sammenstilling, og viser entydigt sammenhængen fra [modpartens bil] til [klagerens bil].

Den anden vertikale bule på [modpartens] motorhjem (foto 20), ses ligeledes at stemme overens med, at den ved denne kollision har ramt [klagerens] B-stolpe.

Sammenstilling

Her nedenfor tydeliggøres skaderne, tidligere markeret med blå, hvor foto af [modpartens bil] er spejlvendt for relativ korrekt placering til hinanden.

Delkonklusion 2

Skaderne beskrevet under 2. og 3. kollision viser en entydigt sammenhæng mellem skaderne, og det er usandsynligt at skaderne kan komme fra kollision med anden bil. Dels pga. højden for [modpartens bil], hvor undervognen er sænket relativt meget, og derfor afsætter spor tilsvarende i en atypisk højde på [klagerens bil].

Desuden er der god overensstemmelse mellem 2. og 3. kollision og deformationerne på [modpartens] venstre side, og [klagerens] bagskærm, som ikke kan være fremkommet under 'hovedkollisionen'.

...

Seler

I [modpartens bil] var selestrammeren i begge sider udløst, og ved førersædet var selen låst i udrullet tilstand, passende med at der havde siddet en på sædet under kollisionen ved udløsningen. Selen i passagersiden sad låst, stramt langs B-stolpen.

I [klagerens bil] var selestrammeren i begge sider ligeledes udløst, men begge seler sad på undersøgelsestidspunktet stramt langs B-stolpen, hvorfor det kan udledes, at hvis der har siddet en på nogen af sæderne, har ingen af dem benyttet sele."

Af supplerende erklæring af 28/6 2019 fra DanCrash fremgår bl.a.:

"Opdrag

DanCrash bedes dokumentere om supplerende forklaringer fra parterne er - eller kan være - i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder.

Supplerende forklaring fra [klageren]:

'De oplyser i deres rekonstruktion, at [modpartens] hastighed er sat til 30km/t, da en væsentlig højere hastighed med sikkerhed ville udløse airbags i denne bil. Jeg kan ikke sætte to streger under, med hvilken fart den anden part har påkørt min bil, men 30km/t lyder meget urealistisk i mine øjne, set ift. de skader bilen er blevet påført.'

Til overstående kan oplyses, at hvis den samlede deformationsenergi kom fra en og samme kollision, ville den vurderede kollisionshastighed være væsentlig højere. I nærværende sag er der udfundet ikke mindre end 3 separate kollisioner, hvor hver enkelt kollision har fundet sted med forskellig hastighed, og alle med en hastighed på under 30 km/t.

Den manglende udløsning af frontairbags bekræfter sagens konklusion.

'Det er værd at bemærke, at modpartens bil sad fast i døren på min bil, og at de derfor ikke var til at skille ad. Jeg havde ikke selv noget at gøre med, at fjerne bilerne fra hinanden, eftersom at min bil var så medtaget af uheldet, at motoren ikke kunne starte. Jeg henviser jer derfor til modparten, for yderligere forklaring omkring, hvordan han fik sin bil fri.'

Forklaringen om bilernes afsluttende indgreb med hinanden vurderes overvejende sandsynligt, da bugseringsanordningen på [modpartens bil] har penetreret døren på [klagerens bil]. Dette vurderes, som anfægtet, ikke muligt ved en enkelt kollision men forudsætter en serie af kollisioner, hvor fronten for hver kollision deformeres, hvorved bugseringsøjlet blotlægges og i sidste kollision trykkes ind i døren på [klagerens bil].

'I deres konklusion skriver de yderligere, at skaderne ikke kan stemme overens med det oplyste. Dette giver for mig ingen mening overhovedet, eftersom at forløbet er beskrevet så nøjagtigt og præcist som muligt fra min side. Jeg skal ikke kunne sige, om nogle af skaderne de ikke mener stemmer overens, kan være forårsaget af frigørelsen af bilerne fra hinanden - igen her henviser jeg til uddybning fra modparten. Mit bedste bud vil derfor være, at de skader de ikke kan få til at stemme overens med kollisionen, kan være forårsaget under modpartens forsøg på at frigøre sin bil.'

Intet at tilføje til overstående.

Supplerende forklaring fra [modparten]:

'Jeg vil starte med at pointere det var [klageren] der ikke overholdt hans vigepligt. Jeg kommer kørende i østlig retning [...] da [klageren] kommer ud fra en sidevej, hvilket resulterer i sammenstødet. Herefter kontaktede jeg modparten for at kontrollere han er okay, hvorefter vi vil fjerne bilerne. Som jeg erindrer det, var der nogle dele på bilerne der sad fast, hvorfor vides ikke. [Klagerens] bil kunne ikke starte, og min bil skulle fjernes før [klagerens bil] kunne skubbes væk. I den forbindelse, var der sket noget med gearkassen, så min bil ikke kunne gå i bag gear, hvilket resulterede i bilen hoppede fremad. (Bakgear og første gear ligger ved siden af hinanden), efter nogle forsøg lykkedes det. Herefter skubbede vi [klagerens] bil væk, og kørte min bil ind til siden, da den ikke var i stand til at køre, grundet utætheder diverse steder, lod vi den stå. Jeg blev efterfølgende hentet af en ven, og fik hentet min bil senere.'

Som dokumenteret i erklæring dateret 18. januar 2018 ses der på begge biler deformationer efter tre kollisioner opstået ved forskellige hastigheder.

Negligeres forskellene i kollisionsvinkel samt divergerende placering (se nedenstående tre billeder) udestår kollisionshastighedens størrelse.

Denne vil ikke fysisk kunne opnås, hvis bilerne 'hænger' sammen. Det er derfor ikke fysisk muligt at de samlede deformationer er et naturligt følge af adskillelsen som forklaret.

...

Beskadigelser opstået som følge af den forklarede situation har et andet og væsensforskelligt udtryk og er uden sammenhæng med de dokumenterede deformationer på bilerne i sagen."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"3. Kaskoforsikring

3.1 Hvad omfatter forsikringen?

Forsikringen omfatter

3.1.1 Selve bilen.

3.1.2 Fastmonteret tilbehør der kun bruges i forbindelse med den forsikrede bil, se dog punkt

...

3.2. Hvilke skader dækker forsikringen

Forsikringen dækker alle skader på bilen og tab af bilen ved tyveri og røveri.

Bortset fra:

...

3.2.5 Skade, der er forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed."

Nævnet udtaler:

Klageren ønsker at få dækket sin totalskadede bil i forbindelse med et færdselsuheld den 12/12 2018, hvor klageren bakkede ud fra en vej og blev påkørt af modparten. Han har forklaret, at modpartens bil sad fast i døren på hans bil, at bilerne ikke var til at skille fra hinanden, og at de skader, som DanCrash ikke kan få til at stemme overens med kollisionen, kan være forårsaget ved adskillelsen af bilerne.

Selskabet har afvist at dække den totalskadede bil, idet selskabet finder, at der ikke er sket et uheld som anmeldt af klageren. Selskabet har anført, at DanCrash rapporten viste, at der var sket 3 uafhængige kollisioner, i forskellige vinkler, forskudt fra hinanden, og at skaderne ikke kan være opstået ved adskillelse af bilerne, da skadernes deformationer kræver større hastighed, end hvad der kan opnås ved en adskillelse.

Det fremgår af rapport af 18/1 2019 fra DanCrash, at "**Konklusion** Der er... ikke belæg for at antage, at kollision er sket på en måde, der passer til det overfor selskabet tilkendegivne... **Delkonklusion 1** Da bagenden på [klagerens bil] bliver slynget til højre for [modpartens bil], kan skaderne på [modpartens] front i venstre side samt på motorhjelmene ikke stemme overens med forklaringen. Desuden bliver bagskærmen på [klagerens bil] ligeledes ikke berørt og summen af de faktiske skader stemmer ikke overens med overstående forløb. Ligeledes ses skader markeret med blå ikke at stemme overens med det oplyste, hvorfor disse er opstået ved anden kollision... Ved undersøgelsen af bilerne, fandtes der ved undersøgelsen yderligere mindst to kollisioner mellem bilerne, foretaget uafhængigt af hinanden... **Delkonklusion 2** Skaderne beskrevet under 2. og 3. kollision viser en entydigt sammenhæng mellem skaderne, og det er usandsynligt at skaderne kan komme fra kollision med anden bil. Dels pga. højden for [modpartens bil], hvor undervognen er sænket relativt meget, og derfor afsætter spor tilsvarende i en atypisk højde på [klagerens bil]. Desuden er der god overensstemmelse mellem 2. og 3. kollision og deformationerne på [modpartens] venstre side, og [klagerens] bagskærm, som ikke kan

være fremkommet under 'hovedkollisionen'... I [klagerens bil] var selestrammeren i begge sider ligeledes udløst, men begge seler sad på undersøgelsestidspunktet stramt langs B-stolpen, hvorfor det kan udledes, at hvis der har siddet en på nogen af sæderne, har ingen af dem benyttet sele".

Det fremgår af modpartens forklaring af 6/6 2019, at "Som jeg erindrer det, var der nogle dele på bilerne der sad fast, hvorfor vides ikke. Modpartens bil kunne ikke starte, og min bil skulle fjernes før modpartens kunne skubbes væk. I den forbindelse, var der sket noget med gearkassen, så min bil ikke kunne gå i bag gear, hvilket resulterede i bilen hoppede fremad. (Bakgear og første gear ligger ved siden af hinanden), efter nogle forsøg lykkedes det".

Det fremgår af supplerende erklæring af 28/6 2019 fra DanCrash, at "I nærværende sag er der udfundet ikke mindre end 3 separate kollisioner, hvor hver enkelt kollision har fundet sted med forskellig hastighed, og alle med en hastighed på under 30 km/t. Den manglende udløsning af frontairbags bekræfter sagens konklusion... Forklaringen om bilernes afsluttende indgreb med hinanden vurderes overvejende sandsynligt, da bugseringsanordningen på [modpartens bil] har penetreret døren på [klagerens bil]. Dette vurderes, som anfægtet, ikke muligt ved en enkelt kollision men forudsætter en serie af kollisioner, hvor fronten for hver kollision deformeres, hvorved bugseringsøjet blotlægges og i sidste kollision trykkes ind i døren på [klagerens bil]. Som dokumenteret i erklæring dateret 18. januar 2018 ses der på begge biler deformationer efter tre kollisioner opstået ved forskellige hastigheder. Negligeres forskellene i kollisionsvinkel samt divergerende placering... udestår kollisionshastighedens størrelse. Denne vil ikke fysisk kunne opnås, hvis bilerne 'hænger' sammen. Det er derfor ikke fysisk muligt at de samlede deformationer er et naturligt følge af adskillelsen som forklaret... Beskadigelser opstået som følge af den forklarede situation har et andet og væsensforskelligt udtryk og er uden sammenhæng med de dokumenterede deformationer på bilerne i sagen".

Nævnet bemærker, at det efter almindelig forsikringsretlige principper er klageren, som skal bevise, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Ankenævnet *for* Forsikring

10.

93867

Efter en gennemgang af sagen - herunder rapporterne fra DanCrash og parternes forklaringer - finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det i rapport af 18/1 2019 fra DanCrash er konkluderet, at der ikke var belæg for at antage, at kollisionen var sket som tilkendegivet, at skaderne på klagerens og modpartens bil kun kunne være sket ved tre uafhængige kollisioner.

Nævnet har også lagt vægt på, at det i supplerende erklæring af 28/6 2019 fra DanCrash er konkluderet, at det ikke er fysisk muligt, at de samlede deformationer er en naturligt følge af adskillelsen, som forklaret af klageren og modparten

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Svend Bjerg Hansen

Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels