

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 30. juni 2020 blev i sag nr. 94442:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Nykredit Forsikring A/S
A.C. Meyers Vænge 9
2450 København SV

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 12/11 2019 til nævnet samt i vedlagte klage af 8/11 2019 har klagerens advokat bl.a. anført:

"På vegne min klient [klageren], skal jeg ved nærværende påklage Nykredit Forsikrings afgørelse 14. september 2018. Jeg vedlægger afgørelsen som sagens bilag 1.

Sagen har været behandlet af Nykredit Forsikrings klageansvarlige enhed, der den 12. august 2019 fastholdt afgørelsen. Denne afgørelse vedlægges som sagens bilag 2.

Som bilag 3 vedlægges rapport fra DanChrash af 4. september 2018 og som bilag 4 vedlægges supplerende rapport fra DanChrash af 6. august 2019.

Som bilag 5 vedlægges det af min klient udfyldte spørgeskema af 18. august 2018.

Som sagens bilag 6 vedlægges faktura fra Falck Danmark A/S til min klient af 22. oktober 2018 vedrørende bugsering af køretøjet.

Jeg noterer mig, at forsikringsselskabets samarbejdspartner DanChrash har vurderet, at kollisionen kan have været sket sådan, at min klients bil på kollisionstidspunktet har holdt stille, mens modpartens bil har kørt 15 km/t.

Det er min helt klare opfattelse, at omstændighederne omkring parternes hastigheder i forbindelse med kollisionen på ingen måde er afgørende for, om der er forsikringsdækning i sagen.

Forsikringsselskabet anerkender i afgørelsen af 12. august 2019, at bilerne har påkørt hinanden i en kollision.

Ankenævnet for Forsikring

2.

94442

Forsikringsselskaber afviser alene dækning ud fra min klients oplysninger om, at hans hastighed var ca. 50 km/t ved kollisionen. Jeg bemærker, at min klient efterfølgende har tilkendegivet, at han har skrevet ca. 50 km/t, da han ikke er klar over, hvor stærkt han kørte.

Jeg bemærker ligeledes, at min klient i besvarelsen af spørgeskemaets punkt 23 anfører, at han var i chok, hvilket klart tilkendegiver, at han ikke på nogen måde præcist kan redegøre for, hvor stærkt han kørte, da påkørslen skete.

Afgørende er imidlertid, at modparten har anerkendt, at han kørte frem for fuldt stop og her påkørte min klient.

Min klient har også senere forklaret, at der forud for uheldets/kollisionens indtræden kørte en anden bil umiddelbart foran ham, som drejede ind til højre ad den vej, hvorfra modparten - som kørte frem for ubetinget vigepligt - kom.

Dette kan være årsag til, at farten ikke har været så høj, som min klient i spørgeskemaet har gættet på.

Det er oplagt at forsikringsselskabet antyder, at min klient har forsøgt forsikringsbedrageri, hvilket også fremgår af en intern mail i sagen af 10. september 2018, der fremlægges som bilag 7.

Forsikringsselskabet har imidlertid ikke anmeldt min klient til politiet.

De objektive forhold i denne sag er således følgende:

Min klient har ført sit køretøj ad en vej. Modparten, som forårsager kollisionen, kører frem for fuldt stop/ubetinget vigepligt, hvorved han påkører min klients bil.

Dette er, som jeg har forstået det, forklaret af såvel min klient som modparten i sagen. Min klient og modparten, altså ham som førte den anden involverede bil, kender ikke hinanden. Kollisionen har forårsaget skader, som medfører, at min klients bil er totalskadet.

Det er min opfattelse, at det er forsikringsselskabet, som må påvise, at den indtrufne skade ikke er dækningsberettiget, efter som de objektive omstændigheder peger tydeligt herpå.

Jeg kan endvidere konkludere, at forsikringsselskabets indhentelse af rapport fra DanChrash udelukkende er sket i et forsøg på at betvivle de oplysninger, som parterne er fremkommet med efter uheldets indtræden.

Såfremt der er behov for yderligere, står jeg naturligvis til rådighed herfor. Jeg skal dog anmode om, at ankenævnet indhenter kopi af modpartens angivne oplysninger i sagen."

Selskabet har i brev af 6/12 2019 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vores forsikringstager har bilforsikring i Nykredit Forsikring. Genpart police, Bilag 1.

Han klager ved advokat over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den forsikrede bil, som var involveret i et færdselsuheld på ... d. 12.8.2019, hvor modparten angiveligt skulle have overtrådt sin ubetinget vigepligt og ramt klagers bil.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at det ikke anser det bevist, at det anmeldte færdselsuheld er sket som anmeldt.

Ved fornyet henvendelse til modpartens selskab [andet selskab] har vi fået oplyst, at de har politianmeldt begge parter for forsøg på assurancesvig.

Klager har under klagesagen skiftet advokat, hvorfor vi har korresponderet med flere advokater.

Sagens fakta

Den 13.8.2018 modtager skadeafdelingen klagers skriftlig skadeanmeldelse. Klager oplyser, at skaden den 12. august 2018 sker på ..., hvor klager kører ud fra ubetinget vigepligt fra privat indkørsel og rammer modparten. Bilag 3.

Den 14.8.2018 kvitterer skadeafdelingen for modtagelsen af skadeanmeldelsen og oplyser, at klager vil blive pålagt fuld skyld, samt at skaden vil medføre opkrævning af selvrisikoen.

Den 17.8.2018 bliver sagen udtaget til rutinemæssige tjek hos vores skadeskonsulent. Taksatoren oplyser også at han ikke mener skaderne stemmer overens med klagers forklaring.

Skadeafdelingen beder derfor klager om yderligere oplysninger, herunder udfyldelse og underskrivelse af samtykkeerklæring.

Den 20.8.2018 modtager skadeafdelingen de ønskede bilag fra klager, herunder har klager lavet en udførlig beskrivelse af hændelsesforløbet og tegnet en skitse over bilernes placering. Ud fra disse nye oplysninger, er det modparten, som kører ud fra ubetinget vigepligt og påkører klager. Dette bliver rettet i skadesystemet således, at klager ikke skal opkræves selvrisiko. Bilag 4.

Sagen undersøges herefter nærmere af vores konsulent, som undervejs også har kontakt til klager.

Den 14.9.2018 afviser skadeafdelingen at betale erstatning for klagers totalskadet bil med henvisning til, at et eksternt firma har vurderet og gennemgået skaderne på bilerne sammenholdt med begge parter forklaringer af uheldssituationen. På baggrund af undersøgelsen mener skadeafdelingen ikke, at skaderne på bilerne stemmer overens med klagers og modpartens forklaringer vedr. uheldet og ser det derfor ikke bevist, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Den 21.9.2018 modtager skadeafdelingen henvendelse fra advokatfirmaet [advokatfirma 1]

Den 14.11.2018 besvarer skadeafdelingen advokatens henvendelse og fastholder afvisningen med henvisningen til, at der ikke er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Den 6.12.2018 beder advokaten om kopi af DanCrash erklæringen og samtidig opfordrer skadeafdelingen til at betale erstatning til klager

Den 17.1.2019 sender skadeafdelingen DanCrash erklæringen til advokaten.

Den 11.2.2019 modtager skadeafdelingen på ny henvendelse fra advokaten, som stiller spørgsmålstejn ved Dancrash erklæringen.

Den 13.2.2019 besvarer skadeafdelingen henvendelse fra advokaten og oplyser, at DanCrash er anerkendt i branchen for deres metode at arbejde på, og de ser ingen grund til at betvivle deres rapport og konklusionerne heri. Flere sager er prøvet ved Ankenævnet for Forsikring, hvor rapporter fra DanCrash er brugt til at påvise forsikringssvig. Skadeafdelingen fastholder afvisningen overfor advokaten.

Den 14.2.2019 modtager skadeafdelingen igen henvendelse fra advokaten, hvor hun nu har haft mulighed for at vende sagen med klager. Advokaten stiller spørgsmålstejn til indholdet i DanCrash erklæringen.

Den 18.2.2019 henviser skadeafdelingen advokaten til at få sagen forelagt Klageansvarlig enhed.

Den 16.4.2019 modtager skadeafdelingen henvendelse fra ny advokat fra advokatfirmaet [advokatfirma 2], hvor denne anmoder om aktindsigt, og samme dag bliver sagen forelagt klageansvarlig enhed. Advokaten stiller en række spørgsmål til Dancrash erklæringen.

Den 30.4.2019 sendes sagens akter til den nye advokat.

Den 16.7.2019 for at udrede alle misforståelser beder skadeafdelingen Dancrash om at besvare spørgsmålene fra advokaten.

Den 6.8.2019 modtager skadeafdelingen supplerende erklæring fra Dancrash.

Den 12.8.2019 besvarer vores klageansvarlig enhed advokatens klage og fastholder skadeafdelingens afgørelse.

Den 12.11.2019 forelægger advokaten sagen for Ankenævnet.

Vores vurdering

Klager har tegnet bilforsikring med gældende forsikringsbetingelser 1132003, Bilag 2.

Sagen vedrører et sammenstød mellem klagers kaskoforsikrede bil og en anden bil, der er forsikret i andet selskab, ... Klager og modpart har samstemmende forklaret, at skaderne på bilerne skete ved et færdselsuheld den 12.8.2018. I forbindelse med sagen har [andet selskab] i samarbejde os, bedt DanCrash om, at foretage nærmere undersøgelse af bilerne og skadestedet mv.

På baggrund af vores undersøgelser har vi afvist skaderne, idet vi ikke anser det bevist, at skaderne på bilerne er sket ved et færdselsuheld som anmeldt, og modpartens selskab har politianmeldt parterne for forsøg på assurancesvig.

Indledningsvis skal vi gøre gældende, at det efter almindelige forsikringsretlige principper påhviler det forsikringstageren at bevise, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Dette er cementeret i righoldig rets- og Ankenævnspraksis. Det er derfor klager, som skal bevise, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Forsikringsbegivenhed

Klager har tegnet bilforsikring med kaskodækning. Klager var involveret i en færdselsuheld den 12. august 2018 med en modpart forsikret hos [andet selskab]. I forhold til kaskodækningen dækker bilforsikringen skade sket på bilen. Hvorvidt der overhovedet er tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed eller ej afhænger af omstændighederne i sagen, forsikringsbetingelserne samt diverse undersøgelser i forbindelse med sagsbehandlingen, herunder parternes forklaringer m.m.

Klager anmelder færdselsuheldet skriftlig. Da taksator besigtiger skaderne på klagers bil, kan han ikke få skaderne til at stemme overens med klagers forklaring. I forbindelse med rutinemæssig tjek bliver sagen sendt til vores konsulent for nærmere undersøgelse.

Vi beder herefter klager om yderligere oplysninger til sagen og samtidig kontakter vi [andet selskab] for at bede om modparten forklaring.

Vi samarbejder med [andet selskab] og [andet selskab] beder derfor DanCrash om at udfærdige en uvildig erklæring ud fra parternes forklaringer.

DanCrash bliver bedt om at dokumentere om kollision som beskrevet af parterne er, eller kan være i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder.

Modparten, som er fører af [bil 2], overser klager, som er fører af [bil 1], ved kørsel frem for ubetinget vigepligt under højresving, og kolliderer herved, med 30 km/t, i siden på klagers bil, som kører ca. 50 km/t.

...

DanCrash har lagt parternes forklaringer til grund og prøvet at tilpasse flere scenarier for at få parternes forklaringer til at stemme overens med skaderne.

...

Oplysningen om at [klageren] kører ca. 30 km/t hurtigere end [modparten] i samme vektor, gør det umuligt at forårsage skader længere fremme på fordøren og forskærmen. Derimod vil der opstå skader hen over bagdøren og mod bagskærmen bag B-stolpen.

Hastighedsforskellen mellem de to biler er ligeledes ikke mulig, da det vil skabe skader større omfang.

Vi har bedt vores taksator om forklaring til dette punkt.

Taksatoren oplyser: såfremt klagers bil var i bevægelse som oplyst af klager, vil ridserne være hen ad siden, der vil være vandrette ridser langs bagskærm og bagdør.

...

DanCrash oplyser, at det er korrekt at der har været kollision mellem parterne, men ikke som forklaret af parterne. Modparten har påkørt klagers bil med ca. 15 km/t mens klagers bil holdt stille. Kollisionen er sket med en vinkel på ca. 55 grader bag fra.

Klagers tidligere advokat har stillet spørgsmål ved rigtigheden i DanCrash erklæringen, hvilket selskabet ikke er enig i dette, da DanCrash er anerkendt i branchen for deres metode at arbejde på, og vi ser ingen grund til at betvivle deres rapport og konklusionerne heri.

Samtidig har vi erfaring at flere sager er afprøvet ved Ankenævnet for Forsikring samt i diverse retsinstanser, disse rapporter bliver hovedsageligt brugt til at påvise evt. forsikringsvig.

Klagers ny advokat stiller ligeledes spørgsmål til rigtigheden i Dancrash erklæringen og samtidig stiller advokaten nedenstående spørgsmål til erklæringen. Bilag 7.

...

For at få sagen belyst på bedst mulig vis og udrede evt. misforståelser har vi på baggrund af advokatens klage af 15. april 2019 stillet følgende supplerende spørgsmål til DanCrash:

Vi har modtaget nedenstående svar fra Dancrash: Bilag 8.

...

Ved gennemgang af sagen bemærker vi, at det efter almindelige forsikringsretlige principper påhviler forsikringstageren at bevise, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Dette er statueret i f.eks. VLD af 6. november 2008 (7), VLD af 10. november 2008 (8), samt righoldig ankenævnspraksis. Det er derfor klager, der skal bevise, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Det er teknisk set ubetvivlet, at omhandlede biler har været i én og samme kollision, hvor [modparten] har kørt med ca. 15 km/t ind i siden af [klagerens bil] som stod stille. Kollisionen er sket med en vinkel på ca. 55 grader bag fra.

På baggrund af Dancrash erklæringen og den supplerende erklæring har vores klageansvarlig enhed fast holdt afvisning overfor advokaten. Bilag 9.

Konklusion

På baggrund af ovennævnte fastholder vi, at det ikke er sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Vi lægger bl.a. nedenstående til grund.

- Parternes forklaringer herunder skitse.
- DanCrash erklæringen
- Supplerende erklæring samt besvarelse af advokatens spørgsmål

Klager har skriftligt forklaret, at han kørte ca. 50 km/t da han blev påkørt i siden af modpart. Modpart har til [andet selskab] forklaret, at han kørte ca. 30 km/t da han overtrådte sin ubetingede vigepligt. [Andet selskab] har i samarbejde med os rekvireret Dancrash til at undersøge skaderne og bilerne nærmere. Dancrash har konkluderet, at klagers bil har holdt stille, da modpart påkørte denne i siden. Skaderne på klagers bil stemmer således ikke overens med klagers mundtlige og skriftlige forklaring om, at han kørte ad ... med ca. 50 km/t eller at hans bil overhovedet har været i bevægelse.

Der er således væsentlig uoverensstemmelse mellem det faktisk hændte og parternes forklaringer.

Efter almindelige forsikringsretlige principper påhviler det forsikringstageren at bevise, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Dette er cementeret i righoldig rets- og

Ankenævnet for Forsikring

7.

94442

Ankenævnspraksis. Det er derfor klager, som skal bevise, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Vi betvivler ikke, at bilerne har påkørt hinanden i én kollision. Men påkørslen er ikke sket som forklaret af parterne.

Vi finder efter en gennemgang af sagen og efter en samlet vurdering, at der er en sådan usikkerhed om, hvorvidt skaden er sket, som forklaret af klager og modparten, at vi på det foreliggende grundlag har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at klager ikke har bevist, at bilen er beskadiget ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

For god ordens skyld skal vi oplyse, at vi ikke afviser at uheldet har fundet sted, men det har ikke fundet sted, som oplyst af klager og modparten.

Til støtte for vores vurdering henviser vi til Ankenævnskendelse 91.850."

Klagerens advokat har i brev af 13/1 2020 til nævnet bl.a. anført:

"I nærværende sag har jeg modtaget forsikringsselskabets bemærkninger af 6. december 2019 og skal herved vende tilbage med mine kommentarer hertil.

I relation til forsikringsselskabets afsnit benævnt sagens fakta nederst side 1 under datoen den 13.8.2018 anfører forsikringsselskabet, at klager oplyser, at han kører ud fra ubetinget vigepligt fra privat indkørsel og rammer modparten.

Det er min opfattelse, at dette er faktuel forkert.

Det følger således også af bilag 3 vedlagt af forsikringsselskabet, at klager oplyser, at det efter hans opfattelse er modparten, der er skyld i uheldet, ligesom han oplyser, at det er modparten, som har haft vigepligten.

I det efterfølgende afsnit under datoen den 14.8.2018 oplyser forsikringsselskabet, at de denne dato har meddelt klager, at han vil blive pålagt fuld skyld.

Dette er efter min opfattelse heller ikke korrekt, og jeg skal venligst opfordre til, at forsikringsselskabet fremlægger dokumentation for at have fremsendt denne orientering til klager.

På side 2 øverst under datoen den 17.8.2018 anfører forsikringsselskabet, at sagen denne dag rutinemæssigt bliver udtaget til tjek hos deres skadekonsulent. Dette giver absolut ingen mening, hvis forsikringsselskabet allerede 3 dage forinden har afvist at dække skaden.

På side 8 i forsikringsselskabets bemærkninger fremgår, at klagers nye advokat har stillet spørgsmål til rigtigheden i DanCrash erklæringen og 'samtidig stiller advokaten nedstående spørgsmål til erklæringen.'

Jeg vedlægger i den forbindelse som sagens bilag 8 mit brev til forsikringsselskabet af 15. april 2019. I dette brev finder jeg det bemærkelsesværdigt, at man ikke har bedt DanCrash om at un-

dersøge yderligere forhold, herunder blandt andet hvorvidt parterne kan have stødt sammen med andre hastigheder end de af parterne anslåede.

Hverken i brevet, eller på andre tidspunkter, er jeg eller klager blevet forelagt muligheden for at stille supplerende spørgsmål til DanCrash, hvorfor det er forkert når forsikringsselskabet siger, at jeg har fået lejlighed til og faktisk skulle have, stillet supplerende spørgsmål.

Det er forsikringsselskabet selv som har indhentet den supplerende rapport fra DanCrash og dette er sket uden min viden og uden orientering om, hvad der forelagt for DanCrash.

Jeg bemærker derfor, at forsikringsselskabet ikke har anmodet DanCrash om at besvare spørgsmål fra mig eller klager, men også selv har formuleret spørgsmålene besvaret i DanCrashs supplerende erklæring af 6. august 2019.

Videre bemærker jeg, at det eneste der konkluderes, og som der fra DanCrashs side gentagne gange henvises til er, at uheldet ikke kan være sket med de af parterne anførte anslåede hastigheder.

Jeg bemærker, at DanCrash i den supplerende erklæring indledningsvist, under svaret til spørgsmål 2 anfører, at deres oprindelige opdrag fra [andet selskab] var at dokumentere om kollisionen som beskrevet af parterne er – eller kan være – i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder, hvilket DanCrash ikke fandt.

DanCrashs konklusion er, at uheldet ikke kan være sket med de hastigheder, som parterne har anslået.

DanCrash har kun forholdt sig til de subjektive oplysninger om hastigheder, men ikke forholdt sig til faktiske objektive omstændigheder, som de beskriver at opdraget lød på, bortset fra at DanCrash jf. side 1 i rapport af 4. september 2018, tilføjer: *'Det er dog overvejende sandsynligt at de to biler er kollideret med hinanden, dog ikke som oplyst af parterne.'*

Efter min opfattelse er præcist dette citat fra DanCrash tilstrækkeligt til, at der er tale om en forsikringsbegivenhed, hvorfor forsikringsselskabet skal erstatte min klients tab.

Det konkluderes således, at de to biler er kollideret med hinanden.

Der forefindes dokumentation for, at dette er sket på det sted, som parterne har oplyst, og parterne kender i øvrigt ikke hinanden.

Videre findes der dokumentation for at det er modparten, som er kørt frem for ubetinget vigepligt. Det anfører begge implicerede parter også, og derfor er der ingen grund til at betvivle det.

Alle disse omstændigheder er efter min opfattelse tilstrækkelig til at klager har bevist, at der er sket en forsikringsbegivenhed, som berettiger ham til erstatning.

Det er underordnet om klager har holdt stille mens modparten har kørt frem for ubetinget vigepligt med kun 15 km. I timen. Hvis dette reelt er faktum, vil der også være tale om en forsikringsbegivenhed som berettiger til erstatning.

Det må herefter være forsikringsselskabets opgave at dokumentere, såfremt der er forhold som gør, at forsikringsbegivenheden alligevel ikke skal udløse forsikringsdækning.

Det faktum, at forsikringsselskabet har dokumenteret, at de to biler ikke kørte præcist med de hastigheder, som parterne ca. 1 uge efter uheldet og efter at have været i chok, har oplyst, er efter min opfattelse langt fra dokumentation herfor.

Videre bemærker jeg, at DanCrash i svaret på spørgsmål 3 oplyser, at man ikke har besvaret spørgsmålet seriøst, idet DanCrash indledningsvist igen henviser til, at deres konklusion ikke er i overensstemmelse med forklaringerne.

Det fremgår end ikke, om andre airbags end sideairbag er udløst i [klagerens bil] og svaret bærer således tydeligt præg af, at DanCrash ikke skal eller vil oplyse mere end højst nødvendigt til at forsikringsselskabet kan fastholde en afvisning af erstatningskravet.

Jeg skal endnu en gang opfordre til, at forsikringsselskabet fremlægger kopi af samtlige de oplysninger, som modparten har indleveret til sit forsikringsselskab i forbindelse med sagens behandling.

Endelig kan jeg konkludere, at forsikringsselskabet på side 4 i brev af 6. december 2019 anfører, at 'DanCrash har lagt parternes forklaringer til grund og prøvet at tilpasse flere scenarier for at få parternes forklaringer til at stemme overens med skaderne.'

Dette viser, at det eneste DanCrash har gjort er at undersøge om uheldet kunne være sket med henholdsvis hastigheder på 30 og 50 km/t.

På denne baggrund fastholdes klagen."

Selskabet har i brev af 19/2 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Ad afsnittet under datoen 13.8.2018 er det rettelig modparten, som kører ud fra ubetinget vigepligt og påkører klager. Anmeldelse er tidligere vedhæftet som bilag 3.

Ad afsnittet under datoen 14.8.2018, kvitterer vores skadeafdeling for modtagelsen af skadeanmeldelsen og oplyser, at klager bliver pålagt fuld skyld, samt at skaden vil medføre opkrævningen af selvrisiko. Efter advokatens opfattelse er dette ikke korrekt, hvorfor vi vedhæfter dokumentation herfor jf. advokatens anmodning. Bilag 10.

Ad afsnittet under datoen 17.8.2018, vi står uforstående overfor advokatens påstand, da vi på intet tidspunkt inden denne dato har afvist dækning af skaden. Advokaten må føre bevis herfor.

I brevet af 14.8.2018 kvitterer vi blot for modtagelsen af anmeldelsen og oplyser klager om, at han vil blive opkrævet sin selvrisiko, samtidig orienterer vi klager om mulighed for valg af værksted, ligesom værkstedet skal kontakte vores taksator inden påbegyndelse af reparation. Brevet er vedlagt. Bilag 10. Der er ikke tale om en afvisning af dækning, som påstået af advokaten, men blot at vi oplyser om konsekvenserne af den umiddelbare vurdering af den anmeldte skade.

Det er vigtigt overfor klagers advokat at understrege, at DanCrash er et uvildigt firma som rekonstruerer og analyserer færdselsuheld og sikrer en korrekt udredning af hændelsesforløbet.

DanCrash har udfærdiget erklæringen ud fra parternes egne forklaringer ligesom uddrag af begge parter skadeanmeldelse fremgår af erklæringen. Både klager og modparten har uafhængig af hinanden forklaret, at begge parter var i bevægelse med de af parterne angivne hastigheder.

DanCrash har understreget, at kollisionen har fundet sted, dog ikke som forklaret af parterne. Klagers bil har holdt stille, da modparten påkører denne.

Vi afviser ikke at kollisionen er sket mellem parterne, dog er kollisionen ikke sket som beskrevet af parterne. Klagers bil har holdt stille ved påkørsel.

Det er selskabet som indhenter DanCrash erklæring, i denne sag har modpartens selskab i samarbejde med os indhentet en fælles erklæring. DanCrash erklæring er til at belyse, hvordan et uheld har fundet sted.

Det er ikke kutyme at denne erklæring forelægges klager eller dennes advokat for kommentarer. I forbindelse med vores afvisning af sagen henviser vi til erklæringen, kommer der spørgsmål, som ikke er blevet belyst i sagen, beder vi om yderligere fra DanCrash.

Ved klagers advokats brev af 15.4.2019 stiller advokaten en række spørgsmål, som vi vurderer at det er relevant for belysning af sagen, og samtidig vil vi udrede alle misforståelser, derfor beder vi DanCrash om at besvare disse spørgsmål. For god ordens skyld, skal det oplyses, at spørgsmålet til DanCrash er skrevet direkte af fra advokatens brev, vi har ikke omformulerede spørgsmålene eller lign. Som oplyst af klagers advokat. Dokumentation herfor vedhæftet. Bilag 11.

Vi har lagt parternes forklaring til grund. Klager har oplyst, at hans hastighed ca. var 50 km/t. og modparten har oplyst, at han kører ca. 30 km/t.

DanCrash erklæring oplyser, at skaderne på parternes bil ikke stemmer overens med disse hastigheder. For at imødekomme forklaringen om svingning, samt skadens omfang, har klagers bil holdt stille og modpartens bil kørt med 15 km/t.

Klagers advokat anfører, at det er underordnet om klager har holdt stille mens modparten har kørt frem for ubetinget vigepligt med kun 15 km/t. dette er vi ikke enig i, vi skal endnu engang understrege, at det er vigtigt, at selskabet bliver gjort bekendt med de faktiske omstændigheder vedr. uheldet, herunder klagers fart ved anmeldelse af uheldet.

DanCrash undersøgelsen har vist at klager holdt stille, klager selv har oplyst, at hans fart er ca. 50 km/t.

Vedrørende advokaten opfordring til, at vi skal fremlægge kopi af samtlige oplysninger, som modparten har indleveret til sit forsikringsselskab, skal vi oplyse, at vi ikke er i besiddelse af andet end beskrivelse af uheldet. Denne fremgår også af DanCrash erklæringen.

Såfremt advokaten ønsker at indhente yderligere, står det ham frit for.

Ankenævnet for Forsikring

11.

94442

Efter en gennemgang af sagen og efter en samlet vurdering finder vi, at klageren ikke har sandsynliggjort, at bilsammenstødet er sket, som han og modparten har oplyst til selskaberne.

Vi bemærker, at efter almindelige forsikringsretlige principper skal den, der rejser et krav, bevise rigtigheden heraf.

Sluttelig henviser vi til Ankenævnskendelsen 91.850, her havde parterne oplyst at begge køretøjer var i bevægelse, farten var på ca. 40 km/t. DanCrash undersøgelsen viste, at modpartens bil holdt stille, og klagers fart var 25-30 km/t."

Til dette har klagerens advokat fremsendt brev af 2/3 2020, hvori det bl.a. er anført:

"I forlængelse af Gjensidige Forsikrings indlæg af 10. februar 2020 skal jeg herved vende tilbage.

I forsikringsselskabets indlæg til ankenævnet af 6. december 2019 side 1 under datoen 'Den 14.8.2018' anfører forsikringsselskabet følgende: *'Den 14.8.2018 kvitterer skadeafdelingen for modtagelsen af skadeanmeldelsen og oplyser, at klager vil blive pålagt fuld skyld.....'*

Med fremlæggelsen af bilag 10 fra forsikringsselskabet kan jeg konstatere – som bemærket i mit indlæg af 13. januar 2020 – at denne oplysning ikke er korrekt.

Når forsikringsselskabet i sit indlæg af 10. februar 2020 på side 1, 3. sidste afsnit anfører, at undertegnede har påstået, at forsikringsselskabet har afvist dækning i brev af 14.8.2018, er dette derfor ikke korrekt.

Det er forsikringsselskabet selv, der har bragt denne misforståelse på banen i sit indlæg af 6. december 2019.

Hvad angår forsikringsselskabets oplysninger om, at DanCrash er et uvildigt firma, som rekonstruerer og analyserer færdselsuheld kan jeg blot tilføje, at dette bestrides. Der er naturligvis tale om et privat selskab, som forsikringsselskaberne har hyret til at foretage vurderinger for sig, og DanCrash må således også være betalt for udarbejdelsen af sine rapporter, af forsikringsselskabet.

Der er således ikke tale om et sædvanligt uvildigt indhentet bevismateriale til sagen.

Uden nærmere at komme ind herpå kan jeg dog tilføje, at DanCrashs rapport også helt tydeligt bærer præg af at være udarbejdet til støtte for forsikringsselskabet.

Yderligere oplyser forsikringsselskabet i sit indlæg af 10. februar 2020, at selskabet har anmodet DanCrash om at besvare de af undertegnede stillede spørgsmål, jf. mit brev til Gjensidige Forsikring, af 15. april 2019.

Som dokumentation herfor har forsikringsselskabet fremlagt bilag 11.

Hertil bemærker jeg, at jeg med mit indlæg af 13. januar 2020 overfor ankenævnet fremlagde mit brev af 15. april 2019 til Gjensidige Forsikring som bilag 8.

Sammenholdes dette (bilag 8) med forsikringsselskabets bilag 11, kan jeg blot konstatere, at forsikringsselskabet ikke - som ellers anført i forsikringsselskabets indlæg af 10. februar 2020 – har skrevet direkte af fra mit brev (bilag 8) i forbindelse med anmodningen til DanCrash om at besvare supplerende spørgsmål (bilag 11).

Særligt bemærker jeg, at det, efter min opfattelse, vigtigste supplerende spørgsmål at stille DanCrash var, hvorvidt parterne kan have stødt sammen med andre hastigheder end de af parterne anslåede hastigheder, eller for den sags skyld, hvorvidt parterne kan have stødt sammen med andre hastigheder end 0 og 15 km i timen, som anført af DanCrash.

Forsikringsselskabet forsøger således at undgå at få sagen oplyst tilstrækkeligt og henholder sig fortsat blot til, at den konstaterede kollision mellem parterne på det oplyste skadested ikke er sket som beskrevet af parterne.

Jeg skal derfor fastholde, at kollisionen er sket derved, at modparten har kørt frem for ubetinget vigepligt og påkørt min klient.

Dette er også DanCrashes konklusion, og efter min opfattelse helt klart en forsikringsbegivenhed, som forsikringsselskabet skal erstatte min klient for.

Min klient har således ikke overtrådt færdselsloven i forbindelse med, at han er blevet påkørt af modparten, men det har modparten til gengæld.

Endelig noterer jeg mig, at Gjensidige Forsikring henviser til Ankenævnskendelse 91.850. Jeg noterer mig, at der i denne sag var tale om, at parterne havde oplyst, at de var kommet kørende mod hinanden, hvilket ikke er tilfældet i nærværende sag. Det fremgår ikke af sagen hvem af parterne der overtrådte færdselsloven.

Herudover kan jeg konstatere, at parterne havde oplyst, at de ikke kendte hinanden, trods de i en længere periode havde været venner på Facebook. Dette er heller ikke samme situation som i nærværende sag (trods Gjensidige Forsikring tidligere har påstået, at min klient og modparten i nærværende sag allerede kendte hinanden på tidspunktet for ulykkens indtræden).

Endeligt kan jeg konstatere, at modparten i Ankenævnskendelse 91.850 i flere omgange forud for den påståede ulykke i ankenævns sagen havde forsøgt at udvide sin egen forsikring på bilen.

Modparten i den pågældende sag var angiveligt den part, som var blevet påkørt, og kan således sammenlignes med klager i nærværende sag. Klager i nærværende sag har mig bekendt ikke forud for ulykken i denne sag forsøgt at forsøgt at udvide sin forsikring."

Hertil har selskabet i brev af 27/3 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Indledningsvis skal vi gøre gældende, at det er klager, der skal løfte bevisbyrden for, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed; i dette tilfælde sammenstød mellem køretøjer, Dette er statueret i f.eks. VLD af 6. november 2008, VLD af 10. november 2008, samt righoldig ankenævnspraksis.

Klager har tegnet bilforsikring med kaskodækning. Klager var involveret i en færdselsuheld den 12. august 2018 med en modpart forsikret hos [andet selskab]. I forhold til kaskodækningen dækker bilforsikringen skade sket på bilen. Hvorvidt der overhovedet er tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed eller ej afhænger af omstændighederne i sagen, forsikringsbetingelserne samt diverse undersøgelser i forbindelse med sagsbehandlingen, herunder parternes forklaringer m.m.

For god ordensskyld skal vi understrege at DanCrash testen bliver udfærdiget alene på baggrund af de forklaringer som parterne har indgivet til de respektive selskaber. Der er ikke andre forklaringer eller synspunkter som spiller ind.

Ad afsnittet i klagers advokats brev af 2.3.2020 vedr. datoerne, har vi kommenteret og dokumenteret dette i vores kommentarer til Ankenævnet af 10.2.2020.

Vi fastholder, at DanCrash er et uvildigt firma. Ved opslag på DanCrash's hjemmeside står følgende: *'DanCrash rekonstruerer og analyserer færdselsuheld og sikrer en korrekt udredning af hændelsesforløbet. Vi leverer valid teknisk dokumentation til brug for forsikringsselskaber, advokater og anklagemyndigheder i erstatningssager og straffesager om færdselsuheld'.*

DanCrash er således et meget anerkendt firma, som har sin ekspertise inden for teknisk undersøgelse af færdselsuheld, ligesom Ankenævnet for Forsikring har anerkendt og lagt vægt på DanCrash's ekspertise i deres afgørelser.

Ligeledes vil man kunne se DanCrash præsenteret i diverse tv-programmer vedr. færdselsuheld sammen med politi og rådet for færdselssikkerhed.

DanCrash udfærdiger naturligvis ikke deres rapporter uden betaling, det er naturligvis den part, som bestiller DanCrash rapporten, som betaler for denne.

Det er vores opfattelse at DanCrash er et uvildigt eksternt firma som udfærdiger rapporter ud fra de respektive parter forklaringer.

Klagers advokat anfører, at DanCrash rapporten helt tydeligt bærer præg af at være udarbejdet til støtte for forsikringsselskabet. Dette bestrides.

Vi skal understrege, at DanCrash rapporten er udarbejdet alene ud fra parternes forklaringer, hvilket også rapporten bærer præg af.

Selskabet har bedt DanCrash om at dokumentere om kollisionen som beskrevet af parterne er – eller kan være – i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder.

DanCrash anfører bl.a. at der ikke er 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. Det er dog overvejende sandsynligt, at de to biler er kollideret med hinanden, dog ikke som oplyst af parterne.

Vi bemærker beklageligvis, at klagers advokat bringer tvivl omkring rigtigheden af vores besvarelse kommentarer til Ankenævnet af 10.2.2020.

I vores kommentarer af 10.2.2020 har vi bl.a. henvist til bilag 11. I bilag 11 har vi vedhæftet vores mail til DanCrash samt kopi af advokatens brev af 15.4.2019.

Vi har markeret advokatens spørgsmål med gul overstregning og angivet med punkterne: ad 1, ad 2 og ad 3, ligesom dette også er gjort i vores mail til DanCrash af 16.7.2019. Dette for at illustrere, at vi har kopieret/gengivet nøjagtig de spørgsmål som fremgår af advokatens brev af 15.4.2019.

Vedr. nedenstående spørgsmål:

a) Hvorvidt parterne kan have stødt sammen med andre hastigheder end de af parterne anslåede hastigheder.

Som vi også markerer med gult og skriver at dette allerede er belyst og taget højde for i DanCrash erklæringen.

Vi fastholder således, at de supplerende spørgsmål til DanCrash er skrevet direkte af fra advokatens brev, vi har ikke omformuleret spørgsmålene eller lign.

Det er vores vurdering at sagen er belyst tilstrækkelig. Selskabet har modtaget rapporten fra DanCrash. Da advokaten stiller en række spørgsmål, vælger selskabet at få disse belyst således, at evt. misforståelser udredes og sagen bliver belyst tilstrækkeligt.

Vi afviser ikke at kollisionen er sket mellem parterne, dog er kollisionen ikke sket som beskrevet af parterne. Klagers bil har holdt stille ved påkørslen.

DanCrash har udfærdiget erklæringen ud fra parternes egne forklaringer ligesom uddrag af begge parter skadeanmeldelse fremgår af erklæringen. Både klager og modparten har uafhængig af hinanden forklaret, at begge parter var i bevægelse med de af parterne angivne hastigheder.

Dancrash har konkluderet, at klagers bil har holdt stille, da modparten påkørte denne i siden med ca. 15 km/t. Kollisionen er sket med en vinkel på ca. 55 grader bag fra. Skaderne på bilen stemmer således ikke overens med klagers forklaring om, at han kørte med ca. 50 km/t eller med andre hastigheder, klagers bil var overhovedet ikke i bevægelse, den holdt stille.

Der er således væsentlig uoverensstemmelse mellem det faktisk hændte og forklaringerne fra parterne.

Vi har tidligere i hhv. vores besvarelse til klagers advokat af 12.8.2019 henvist til kendelse 89.233 og i vores kommentarer til Ankenævnet af 10.2.2020 henvist til kendelse 91.850. Dette for at underbygge, at der er en praksis hos Ankenævnet, som anerkender DanCrash som uvildigt firma og bruger deres vurderinger i nævnets afgørelser.

I begge kendelser har nævnet lagt vægt på DanCrash's undersøgelserne. I denne sag har vi ligeledes lagt vægt på DanCrash undersøgelsen, som har taget afsæt i de foreliggende oplysninger i sagen.

Overfor klagers advokat skal vi henlede opmærksomheden på, at der ligger flere kendelser end ovenstående, hvor nævnet også anerkender vurderinger fra DanCrash, eks. kan nævnes kendelserne 87.955, 88.097 og 90.978.

Ankenævnet for Forsikring

15.

94442

Efter en samlet vurdering af sagen finder vi, at klager ikke har bevist, at bilen er beskadiget ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed som forklaret af klager og modparten."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Uddrag af bilagene gengives nedenfor. Af skadesanmeldelsen fremgår bl.a.:

"Oplysninger om skaden

...

Skadedato: 2018-08-12

...

Information om hændelsen

Hvad er der sket? Sammenstød med andet køretøj

Skadetype? Ubetinget/højre vigepligt

...

Hvem er efter din mening skyld i uheldet? Modparten

Er der enighed om hvem der er ansvarlig for uheldet? Ja

Hvem har vigepligt? Modparten

Hvilken vigepligt er gældende? Ubetinget vigepligt

Hvad var årsagen til uheldet? Så ikke køretøjet

Hvilket billede beskriver uheldet bedst? Ubetinget vigepligt fra privat indkørsel mv

...

Er der vidner til uheldet? Nej

...

Er der skade på dit eget køretøj? Ja

Beskriv skadens omfang Højre side midtfor

...

Er der en kendt modpart? Nej

Er der optaget politirapport? Nej"

Af spørgeskema til vurdering af omstændigheder ved færdselsuheld af 18/8 2018 fremgår bl.a.:

8. Hvad var din hastighed

Ca. 50

Ankenævnet *for* Forsikring

16.

94442

10. Hvad skønner du din modparts hastighed til at have været
Ved ikke
11. Hvorledes kørte du ind i krydset. Satte du hastigheden ned – fortsatte du med uændret hastighed – øgede du hastigheden

12. Hvad var din/din modparts hensigt at gøre i krydset (svinge – fortsætte lige igennem)
Dig: Lige ud
Modpart: han skulle svinge
13. Var der anden trafik på uheldstidspunktet omkring uheldsstedet. I så fald hvor
Nej
14. Med hvilken ca. hastighed kørte du/modpart, da sammenstødet skete
Dig: Cg. 50
Modpart: Ved ikke

Af DanCrash-rapport af 4/9 2018 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

Føreren af [bil 2] overser [bil 1] ved kørsel frem for ubetinget vigepligt under højresving, og kolliderer herved, med 30 km/t, i siden på [bil 1], som kører ca. 50 km/t.

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

deformationernes udseende

deformationernes omfang

forklaring om hastigheder

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.

Det er dog overvejende sandsynligt at de to biler er kollideret med hinanden, dog ikke som oplyst af parterne.

Ingen af parterne oplyser om der, for [modparten], er tale om højre- eller venstresving. Med skadernes placering i mente, vil der kun kunne være tale om et typisk højresving, hvilket derfor er lagt til grund.

...

Spør på uheldsstedet

Ingen fotos eller øvrig dokumentation modtaget fra uheldsstedet.

Vejret

D. 12. august 2018

...

Ankenævnet for Forsikring

17.

94442

Middeltemperatur: 14 grader

Nedbør: 16mm

I erklæringen er der anvendt den til vejrliget hørende friktion.

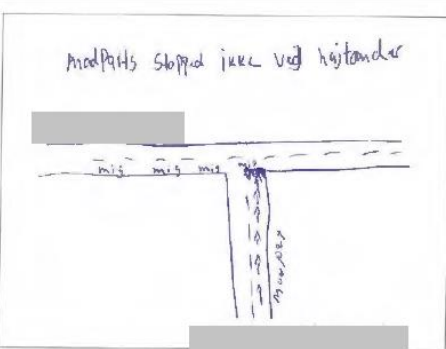
Forklaringer

Fører af [bil 2] kørte ad ... mod nord. I forbindelse med højresving ud på ..., overså føreren af [bil 2] [bil 1], og kørte frem for ubetinget vigepligt, og ind i siden på [bil 1].

[Modparten] forklarer:

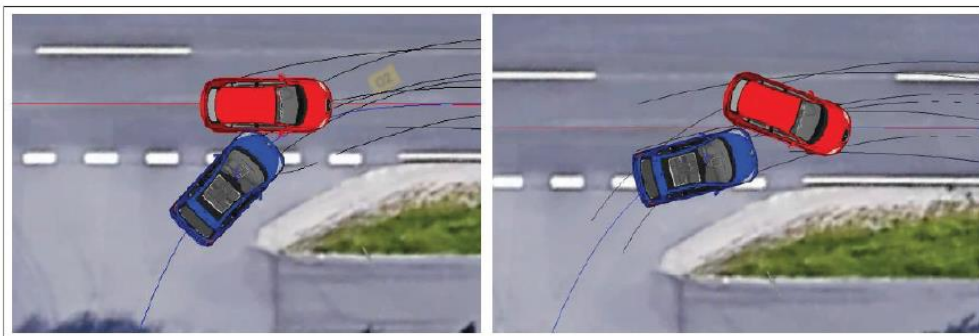
Køretøjet i bevægelse eller parkeret:	Mit køretøj var i bevægelse
Hastigheden på køretøjet:	ca. 30
Hændelsesforløb:	jeg kørte ud for ubetinget det regnede kunne ikke se den anden bil

[Klageren] forklarer:

	Hvad skete der med din/modparts bil. I hvilken retning blev den skubbet/roteret Dig: <u>Næsten sammenstød</u> Modpart: <u>Det samme</u> Lavede du/modpart nogen manøvre med bilen, da I stod sammen i selve sammenstødsøjeblikket – bremsede/drejede m.m. Dig: <u>Nej</u> Modpart: <u>Nej</u> Hvad var din hastighed <u>ca. 50</u> Hvad var din/din modparts hensigt at gøre i krydset (svinge – fortsætte lige igennem) Dig: <u>Lige ud</u> Modpart: <u>han skulle svinge</u>
---	--

...

Kollisionen ifølge forklaringerne



Hvis uheldet simuleres i forhold til forklaringerne, vil [modparten] kunne ramme [klageren] i en plausibel vinkel på B-stolpen, der er første kontaktpunkt.

Jf. billederne er der overensstemmelse mellem [modpartens bils] kofangerstiver og indtrykket på B-stolpen på [klagerens bil].

Ankenævnet for Forsikring

18.

94442

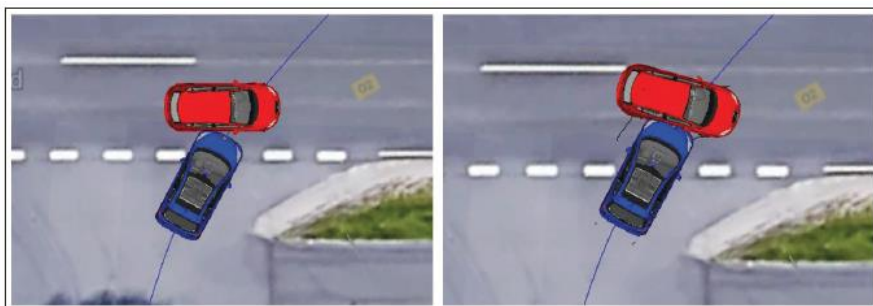
Delkonklusion 1

Oplysningen om at [klageren] kører ca. 30 km/t hurtigere end [modparten] i samme vektor, gør det umuligt at forårsage skader længere fremme på fordøren og forskærmen. Derimod vil der opstå skader hen over bagdøren og mod bagskærmen bag B-stolpen.

Hastighedsforskellen mellem de to biler er ligeledes ikke mulig, da det vil skabe skader i større omfang.

Muligt hændelsesforløb

For at imødekomme forklaringen om svingning, samt skadens omfang, kan et muligt scenarie have set således ud:



I overstående scenarie er [klagerens bil] ikke i bevægelse, og [modpartens bil] rammer i siden, med en hastighed på ca. 15 km/t, hvor skadens omfang vil passe til det faktuelle.

Skaderne fra første kollision og frem passer ligeledes med, at [klagerens bils] bagende skrider ud, og kofangeren på [modpartens bil] forårsager skader frem til forskærmen, som illustreret på nedstående billeder.



...

Skaderne på bagdøren, tæt ved B-stolpen passer ligeledes sammen med kofangerstiveren på [modparten], som vist herunder.

...

Delkonklusion 2

Det er overvejende sandsynligt, at [modparten] er kollideret med [klageren], hvor [modparten] har kørt med ca. 15 km/t ind i siden af [klagerens bil] som stod stille. Kollisionen er sket med en vinkel på ca. 55 grader bag fra."

Af DanCrash besvarelse af supplerende spørgsmål af 6/8 2019 fremgår bl.a.:

"1. DanCrash test delkonklusion 1 anfører, at [bil 1] kører ca. 30 km i timen hurtigere end [bil 2]. Føreren af [bil 2] en har forklaret, at han kørte ca. 30 km i timen, og føreren af [bil 1] en har for-

klaret, at han kørte ca. 50 km i timen. [Bil 1] en har således kørt ca. 20 km i timen hurtigere end [bil 2], forudsat at de indberettede informationer kan lægges til grund.

Hvorvidt kan disse hastighedsangivelser, der alt andet lige alene anslået kan lægges til grund for en nærmere undersøgelse af hændelses karakter.

...

Indledningsvist kan man ikke trække de 30 direkte fra de 50 km/t da hastighederne er i forskellige retninger, og derfor først skal udregnes som vektorer i x- og y-akser, som nævnt i indledende erklæring til [andet selskab].

Når der ikke foreligger overvågning fra uheldsstedet, foto fra uheldsstedet indeholdende slutpositioner, eller anden data der kan analyseres, har vi kun oplysninger om hastighed på parterne oplyst af hhv. [andet selskab] og Gjensidige som kan lægges til grund for en rekonstruktion.

Ved gennemgang af det modtagne materiale er det oplyst fra føreren af [bil 1], at han kører ca. 50 km/t. Ved rekonstruktionen i denne sag er der tale om en væsensforskellig hastighedsforskel fra det oplyste og til det fysisk mulige.

Det oprindelige tema fra [andet selskab] var om skaderne kunne være opstået som forklaret, hvilket de ikke kan, da oplyste hastighedsangivelsen for [klageren] ligger væsensforskelligt fra resultatet af vores rekonstruktion.

Her er vist hvordan ridser vil dannes vandret langs siden af den påkørte vil, hvis hastigheden er i et forhold i god overensstemmelse med sagen. Bilerne alder er ikke en betydelig faktor i ridsernes opståen.

...

Den sorte ridse/afsmitning fra kofangeren er trukket forfra og bagud, fordi den påkørte bil kører hurtigere end den påkørende. Bilerne herover kører hhv. 20 km/t og 40 km/t for den påkørende og den påkørte.

2. Hvorvidt kan den i rapporten omtalte B-stolpe blive bøjet ved en påkørsel med kun 15 km i timen.

Da indledende opdrag fra [andet selskab] oprindeligt var at 'DanCrash bedes dokumentere om kollisionen som beskrevet af parterne er - eller kan være - i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder' hvilket vi ikke fandt.

De 15 km/t nævnt i oprindelig erklæring er en omtrentlig hastighed, hvor forudsætningen er, at [bil 1] har holdt stille, eller kørt meget langsomt. Ved forklaringerne er der oplyst om vådt føre, samt regn i en grad der har indvirkning på udsynet. Når oplyste dato, sted og vejrforhold fortsat respekteres, vil rotationen som [bil 1] er udsat for, på meget vådt underlag, kunne ske mellem 15-20 km/t.

Hvis underlaget derimod regnes med mindre vådt eller tørt, stiger kollisionshastigheden ligeledes for at rotationen for [bil 1] kan opnås. Vi har ikke foretaget yderligere forsøg på rekonstruktion af andre scenarier på tør vej, da vi ikke har oplysninger herom, og det ændrer ikke hovedfakta, at uheldet ikke kan være sket som forklaret, uanset om hastigheden for [bil 2] var 15 eller 30 km/t.

Biler deformerer i forskelligt omfang, men fælles er, at des mindre areal kontaktfladen har, des dybere bliver deformationen på det ramte sted. I dette tilfælde ses forholdsvis lille kontaktareal mellem kofangerforstærkningen og B-stolpen, hvilket medfører stor påvirkning af B-stolpen.

...

3. *Hvorvidt der det muligt at udløse bilens airbags ved en påkørsel fra bilens side med en hastighed på alene 15 km i timen.*

...

De 15 km/t, er som tidligere nævnt er en omtrentlig hastighed oplyst som 'ca. 15 km/t', og er ikke analyseret dybdegående, da sags konklusionen som tidligere nævnt ikke er i overensstemmelse med parternes forklaringer.

Det kan dog siges at sideairbag kan udløse ved 15-20 km/t, hvis B-stolpen, som i sagen, oplever en større deformation end resten af bilen, hvor sensoren er monteret direkte på stolpen, og data' ene indgår i kontrolmodulets (ACM) samlede analyse vedr. udløsning af airbag.

Dette sker idet sideairbags er designet for at afhjælpe kollisioner med primært tværgående orientering, hvor biler er særligt sårbare qva deres konstruktion, og aktivering derfor sker tidligere end ved frontalt orienterede kollisioner."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"20. Forsikringen dækker

Tab af det forsikrede køretøj inkl. tilbehør samt enhver skade på dette med de begrænsninger og undtagelser, der er nævnt i afsnit 21 og 22."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte, at han den 12/8 2018 var impliceret i et færdselsuheld. Han har oplyst, at uheldet skete, da han kom kørende med cirka 50 km/t og blev påkørt af modparten, der havde ubetinget vigepligt. Han kræver erstatning for sin bil, der er totalskadet. Han har anført, at omstændighederne omkring med hvilken hastighed, der blev kørt, ikke er afgørende for, hvorvidt der er forsikringsdækning eller ej. Klageren har anført, at han skrev cirka 50 km/t, da han ikke var klar over, hvor stærkt han kørte, og at han var i chok. Han har anført, at der forud for uheldet kørte en anden bil umiddelbart foran ham, som drejede ind til højre ad den vej, hvorfra modparten kom, hvilket kan være årsagen til, at farten ikke var så høj, som han havde gættet på.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at klager ikke har bevist, at bilen er beskadiget ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Det fremgår af DanCrash rapport af 4/9 2018, at "Delkonklusion 1 Oplysningen om at [klageren] kører ca. 30 km/t hurtigere end [modparten] i samme vektor, gør det umuligt at forårsage skader længere fremme på fordøren og forskærmen. Derimod vil der opstå skader hen over bagdøren og mod bagskærmen bag B-stolpen. Hastighedsforskellen mellem de to biler er ligeledes ikke mulig, da det vil skabe skader i større omfang. Muligt hændelsesforløb. For at imødekomme forklaringen om svingning, samt skadens omfang, kan et muligt scenarie have set således ud: ... I overstående scenarie er [klagerens bil] ikke i bevægelse, og [modpartens bil] rammer i siden, med en hastighed på ca. 15 km/t, hvor skadens omfang vil passe til det faktuelle. Skaderne fra første kollision og frem passer ligeledes med, at [klagerens bils] bagende skrider ud, og kofangeren på [modpartens bil] forårsager skader frem til forskærmen, som illustreret på nedstående billeder ... Delkonklusion 2 Det er overvejende sandsynligt, at [modparten] er kollideret med [klageren], hvor [modparten] har kørt med ca. 15 km/t ind i siden af [klagerens bil] som stod stille. Kollisionen er sket med en vinkel på ca. 55 grader bag fra".

Det fremgår af DanCrash besvarelse af supplerende spørgsmål af 6/8 2019, at "når der ikke foreligger overvågning fra uheldsstedet, foto fra uheldsstedet indeholdende slutpositioner, eller anden data der kan analyseres, har vi kun oplysninger om hastighed på parterne oplyst af hhv. [andet selskab] og Gjensidige som kan lægges til grund for en rekonstruktion. Ved gennemgang af det modtagne materiale er det oplyst fra føreren af [bil 1], at han kører ca. 50 km/t. Ved rekonstruktionen i denne sag er der tale om en væsensforskellig hastighedsforskel fra det oplyste og til det fysisk mulige. Det oprindelige tema fra [andet selskab] var om skaderne kunne være opstået som forklaret, hvilket de ikke kan, da oplyste hastighedsangivelsen for [klageren] ligger væsensforskelligt fra resultatet af vores rekonstruktion ... *Hvorvidt kan den i rapporten omtalte B-stolpe blive bøjet ved en påkørsel med kun 15 km i timen* ... De 15 km/t nævnt i oprindelig erklæring er en omtrentlig hastighed, hvor forudsætningen er, at [bil 1] har holdt stille, eller kørt meget langsomt. Ved forklaringerne er der oplyst om vådt føre, samt regn i en grad der har indvirkning på udsynet. Når oplyste dato, sted og vejrforhold fortsat respekteres, vil rotationen som [bil 1] er udsat for, på meget vådt underlag, kunne ske mellem 15-20 km/t. Hvis underlaget derimod regnes med mindre vådt eller tørt, stiger kollisionshastigheden ligeledes for at ro-

Ankenævnet for Forsikring

22.

94442

tationen for [bil 1] kan opnås. Vi har ikke foretaget yderligere forsøg på rekonstruktion af andre scenarier på tør vej, da vi ikke har oplysninger herom, og det ændrer ikke hovedfakta, at uheldet ikke kan være sket som forklaret, uanset om hastigheden for [bil 2] var 15 eller 30 km/t".

Nævnet bemærker indledningsvist, at det efter almindelige forsikringsretlige principper er den, der rejser et krav, som skal bevise kravets rigtighed og størrelse.

Efter en samlet vurdering finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at skaderne på klagerens bil er opstået som følge af en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for klagerens totalskadede bil.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren har oplyst til selskabet, at han kørte cirka 50 km/t – mens modparten har oplyst at have kørt 30 km/t – da sammenstødet skete, men at undersøgelsen af 4/9 2018 fra DanCrash viste, at det er overvejende sandsynligt, at modparten har kørt med ca. 15 km/t ind i siden af klagerens bil, som stod stille.

Nævnet har også lagt vægt på, at DanCrash den 6/8 2019 har oplyst, at "ved rekonstruktionen i denne sag er der tale om en væsensforskellig hastighedsforskel fra det oplyste og til det fysisk mulige".

Nævnet har endvidere lagt vægt på, at selskabets taksator har anført, at "såfremt klagers bil var i bevægelse som oplyst af klager, vil ridserne være hen ad siden, der vil være vandrette ridser langs bagskærm og bagdør".

Nævnet bemærker, at det ikke var andre vidner til færdselsuheldet, og at der ikke er optaget politirapport, selvom der er sket betragtelig materiel skade.

Som følge heraf

Ankenævnet *for* Forsikring

23.

94442

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.


Peter Thønnings