

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 16. september 2020 blev i sag nr. 94642:

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 30/12 2019 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Min mand har kørt ind i en bil som viste sig at være hans [familiemedlems] bil. Han havde ikke haft kontakt til sin [familiemedlem] i ca. 1 år og vidste ikke det var hans [familiemedlems] bil. Det samme forklarede han til taksatoren og taksatoren svarede at det ikke var normalt man kører ind i sin [familiemedlem].

Derefter påbegyndte de en sag og kom med en masse begrundelser om hvorfor de ikke vil dække da de ikke troede på det.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Vi vil opnå at forsikringselskabet anerkender vores ret til erstatning af bilen."

Selskabet har i brev af 29/1 2020 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

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

Hun klager over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den forsikrede bil, som var involveret i et færdselsuheld.

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

Sagens fakta

Den 7.2.2019 modtager skadeafdelingen klagers skriftlige skadeanmeldelse, hvor klager oplyser, at hun kommer kørende ind til parkeringspladsen ved ..., og hun skal dreje til højre op ad en lille indkørsel, hvor man kan køre ind til bygningen, så hun kan få sat dine indkøbte varer ned foran indgangen. Det var helt mørkt, da alt belysning på gaden var slukket den dag. Det regnede, så den blinde vinkel i venstre side var blevet større, da viskerne ikke tog fat alle steder. Bilen klager ramte var helt sort, og den var parkeret et sted, hvor man ikke må parkere. Det er en indkørsel og ikke en parkeringsplads. Bilag 3.

Den 13.2.2019 kvitterer skadeafdelingen for modtagelsen af klagers skadeanmeldelse og oplyser klager om, at de vil forsøge at rette krav overfor modpartens selskab. Det er dog klager sammen med skadeafdelingen, som har bevisbyrden for, at modpartens bil holdt u belyst. Samtidig spørger skadeafdelingen til, om klager har foto fra uheldsstedet.

Samme dag sender klager foto til skadeafdelingen og oplyser, at hun ikke tog billeder på selve dagen for uheldet, men efterfølgende.

Den 27.2.2019 beder skadeafdelingen klager om at udfylde et spørgeskema for at kunne viderebehandle klagers sag.

Den 5.3.2019 modtager skadeafdelingen udfyldt spørgeskema. Af spørgeskemaet fremgår det bl.a., at ... førte bilen på skadestidspunktet, at han havde kørt det pågældende sted mange gange, at modparten var hans [familiemedlem], at han først bemærkede modparten, da han havde påkørt vedkommende, og at sammenstødet skete med en hastighed på 5-10 km/t. Der skete skade på klagers bils venstre side og modpartens venstre side. Bilag 4.

Den 15.3.2019 taler vores skadeskonsulent med klagers mand, som var fører af bilen på skadestidspunktet og orienterer ham om, at vi laver en undersøgelse af begge biler og vender tilbage.

Den 10.4.2019 modtog vores konsulent DanCrash erklæringen. Bilag 5.

Den 24.4.2019 sender skadeafdelingen afgørelsen i sagen til klager. De oplyser klager om, at sagen har været udtaget til en nærmere gennemgang, og i den forbindelse kan de ikke tilbyde at dække skaderne på klagers bils kaskoforsikring. Baggrunden for skadeafdelingens afvisning er, at de oplyste omstændigheder omkring skaden, ikke matcher skaderne på bilerne. Det er derfor skadeafdelingens vurdering, at der ikke er indtrådt en forsikringsbegivenhed, som er dækket på klagers forsikring. Bilag 6.

Den 29.4.2019 modtog vores klageansvarlig enhed klage fra klagers mand. Han oplyser, at han kørte ind i modpartens bil ved en fejl, og at han var meget syg og derfor ikke præcis kunne huske, hvad der var sket. Derudover er klagers mand uenig i erstatningsopgørelsen.

Den 6.9.2019 besvarer vores klageansvarligheden klagen og fastholder skadeafdelingens afgørelse af sagen. Bilag 7.

Den 2.1.2020 foreligger klager sagen for nævnet.

Vores vurdering

Klager har tegnet bilforsikring med gældende forsikringsbetingelser 1132002, Bilag 2. Sagen vedrører et sammenstød mellem klagers kaskoforsikrede bil og [familiemedlems] bil, der er forsikret i andet selskab, [andet selskab]. Klager og modpart har samstemmende forklaret, at skaderne på bilerne skete ved et færdselsuheld den 7.2.2019. I forbindelse med rutinetjek overgår sagen til vores konsulent. Vores konsulent har bedt DanCrash om at foretage nærmere undersøgelse af bilerne og skadestedet mv. da vores taksator har stillet spørgsmål til skaderne på klagers bil.

På baggrund af DanCrash erklæringen har vi afvist skaderne, idet vi ikke anser det bevist, at skaderne på bilerne er sket ved et færdselsuheld som anmeldt af klager.

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. Klagers mand var involveret i et færdselsuheld den 7.2.2019 med [familiemedlem], der er forsikret hos [andet selskab]. I forhold til kaskodækningen dækker forsikringen 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 modpartens forklaring.

Vores konsulent har en telefonsamtale med føreren af klagerens bil og ud fra denne samtale vurderer vores konsulent, at der skal udfærdiges en uvildig erklæring ud fra parternes forklaring, dette informerer han føreren af bilen om.

Vi beder DanCrash lave en rekonstruktion af uheldet, da det er vores vurdering, at påkørslen af modpartens parkerede bil ikke er sket, som forklaret af klager og hendes mand. Vi begrundet det i følgende:

- Der er ikke tale om en smal vej som oplyst af klager.
- Der er lygtepæl med belysning og umiddelbart, hvor modpartens bil holdt parkerede. Der var også belysning på stedet den pågældende dag. Klager har oplyst, at der ikke var lys på stedet.
- Der var tændt lys på klagers bil.
- Påkørslen skete under et højresving og fører opdagede ikke sammenstødet før han holdt på siden af bilen.

- Vores taksator oplyser, at fører af klagers bil burde være stoppet ved påkørsel af fronten på den parkerede bil, da ses en dyb bule på fronten af modpartens bil, hvilket burde stoppe klager med at køre videre.

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

Fører af klagers bil, [bil 1], kørte rundt om et hjørne, hvor han kolliderede med parkeret modpart, [bil 2]. Erklæringen fra Dancrash bliver udfærdiget den 8.4.2019. Bilag 5.

DanCrash oplyser bl.a. følgende:

...

For at udrede alle misforståelser, har vi i forbindelse med besvarelse af klagen bedt Dancrash om at foretage animationer af mulige scenarie. Dette er foretaget både i lys og mørke. For at illustrere helt nøjagtig, hvordan skaderne kan være opstået og hvilken reaktionstid man har. Bilag 5.

Dancrash oplyser, at der er tale om en atypisk kørsel, ved kørsel med 10 km/t, som oplyst af klager, vil han kunne nå stoppe ved mødet med bilen før kollisionen. Såfremt kollisionen sker, vil han stoppe så snart, han rammer fronten af [bil 2]. Det samme vil gøre sig gældende ved 20 km/t.

Det vil være fuldstændig umuligt at være på siden af [bil 2] med den forklaring som er givet af klageren.

Dog vil det være muligt at komme op på siden af bilen, såfremt klager fortsætter uden at reagere overhovedet, hvilket er atypisk. Dette vil ske med 20 km/t og ikke med 10 km/t.

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, henset til de objektive omstændigheder, at vi på det foreliggende grundlag har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at klager eller fører af klagers bil 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.

Vi har bl.a. lagt vægt på forklaringen i Dancrash erklæringen side 6 punktet under sammenstilling. 'Ved undersøgelse af bilerne har de i kollisionens første stadie mødt hinanden front mod front, ca. i en vinkel. Vinklen underbygges efterfølgende af de efterfølgende stadier i en 'sliding collision', som der her er tale om.

Der er uoverensstemmelse mellem det hændte og det oplyst hændte, som tillige passer med DanCrash testen og efterfølgende animationer ligeledes udarbejdet af DanCrash.

Konklusion

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

- Klagers forklaringer herunder skitse og foto.
- DanCrash erklæringen samt animationer.

- Fører af klagers bil, kunne have stoppet ved kollision med front af modpartens bil, men i stedet drejer han mod venstre og tvinger derved sin bil op i modpartens bil, trods han ifølge egen forklaring drejer mod højre.

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

Vi betvivler ikke, at bilerne har påkørt hinanden i én kollision. Men påkørslen er ikke sket som forklaret af parterne. Meget taler for at kollisionen nærmere er sket med forsæt eller ved groft uagtsomt, hvor klager ignorerer flere forhold for, hvor kollision kunne være undgået, herunder mødet med modpartens bil front mod front, han rammer fronten af modpartens bil og fortsætter videre hen ad siden ved at tvinge sin bil mod venstre op i modpartens bil, dette forekommer besynderligt, da han ud fra egen forklaring drejer mod højre.

Klager og klagers mand har begge givet samme forklaring i både den første anmeldelse og den udvidet skadeanmeldelse. Efter skadeafdelingens afvisning, oplyser klager at føreren har været meget syg og kunne ikke huske præcis, hvordan uheldet skete. Dette har efter vores vurdering ikke ført til at vi ændrede vores afgørelse.

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, 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.

Til støtte for vores vurdering henviser vi til bl.a. Ankenævnskendelserne 89.233, 89.925 og 91.850, i alle sager lægger nævnet vægt på erklæring fra DanCrash.

Af forsikringsbetingelserne nr. 1132002 fremgår det bl.a. Jf. punkt 22.8. skader forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed jf. forsikringsaftalelovens § 18 er ikke dækket af forsikringen."

Klageren har i brev modtaget af nævnet 24/2 2020 til nævnet bl.a. anført:

Ankenævnet for Forsikring

6.

94642

modparten ligger meget vægt på at jeg burde havde stoppet eller set bilen.
ja ! under normale forhold har de ret.
men de forstår ikke hvor syg jeg var.

faktum er at jeg var meget syg, jeg har prøvet at dokumentere det til dem via billeder samt beskeder. jeg havde intet kunne spise og var svimmel.

det som jeg husker var alting var sort. ingen lys, ingen reflekser.
Kun mørke og regn.

jeg skulle foretage et sving til højre. det sving blev tungt da jeg ingen kræfter havde.
jeg har forklaret jeg ikke kunne huske det præcise forløb fordi jeg var så syg. så jeg oplyste nogenlunde hvad der kunne være sket og ca hastighed. Jeg tænkte bare der skulle svares på det og så var sagen lukket.

sandheden er jeg ikke ved hvad der skete præcist, eller hvad hastigheden var.
jeg vidste ikke det var en bil jeg havde ramt. Jeg kan huske jeg blev bange fordi jeg ved jeg havde ramt noget men jeg vidste ikke hvad jeg havde ramt.
da jeg kigger til venstre ser jeg en bil. og tænker bare HVOR KOM DEN FRA.

jeg kan ikke huske hele episoden og tænker mig frem til hvad der kunne havde været sket.
faktum er at jeg husker alting var sort. og som jeg har forklaret var jeg helt sikker på der ingen belysning var. (det var der åbenbart)

jeg kommer ud af bilen og ser en dame (en nabo). det første jeg spørger hende om. "er det din bil" nej svarer hun.

og igen vil jeg være behjælpelig ved at kunne tilbyde min telefon "log" både opkald og sms så man kan se jeg ikke har haft kontakt til min [redacted] ca 1 år.

jeg vil gerne lægge vægt på at DanCrash skriver

"Mulig Hændelsesforløb"

--> For at bilerne kan ende naturligt ved siden af hinanden som forklaret, kræver det en hastighed på ca 20km/t. ved 20km/t slutter bilerne naturligt som vist her, hvilket **STEMMER OVERENS MED SKADERNE**, forklaringen samt undersøgelsen af bilerne. <--

At dancrash ligger vægt på reaktionsevne og at man burde være stoppet eller man burde have set bilen kan ikke være gældende under omstændighederne (da jeg var meget syg)

Det der skete var et uheld. Det kan godt være det skete på en anderledes måde eller med en anden hastighed. Men det var en skade som skete ved et uheld.

Selskabet har i brev af 18/3 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.

Det er vores vurdering at klager ikke har løftet bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, da DanCrash undersøgelse og animationer fra DanCrash både i lys og mørke har vist, at skaderne på bilerne ikke er opstået som anmeldt af klager.

Vi har bl.a. lagt vægt på nedenstående punkter:

- *Der er ikke tale om en smal vej som oplyst af klager.*
- *Der er lygtepæl med belysning og umiddelbart, hvor modpartens bil holdt parkerede.*
- *Der var også belysning på stedet den pågældende dag. Klager har oplyst, at der ikke var lys på stedet og det var helt mørkt.*
- *Der var tændt lys på klagers bil.*
- *Påkørslen skete under et højresving og fører opdagede ikke sammenstødet før han holdt på siden af bilen. Vores taksator oplyser, at fører af klagers bil burde være stoppet ved påkørsel af fronten på den parkerede bil, da ses en dyb bule på fronten af modpartens bil, hvilket burde stoppe klager med at køre videre, dette er første kontakt med modpartens bil.*
- *Klager stopper ikke ved første kontakt med [familiemedlemmets] bil, men tvinger sin egen bil op i [familiemedlemmets] bil ved at rette op mod venstre, trods han drejer mod højre.*
- *Jf. DanCrash's erklæring ville det være fuldstændig umuligt at komme op på siden af [familie-medlemmets] parkerede bil med den forklaring, som klager har indgivet til selskabet.*

Vi bemærker af klagers kommentarer til Ankenævnet gentager klager, at han har været meget syg, hvorfor klager ikke mener, at hans forklaring kan lægges til grund, da han ikke huskede særlig godt pga. sygdom.

Det skal understreges at klager efter at have fået afvist dækning og forelagt DanCrash testen, ændrede sin forklaring ved at henvise til, at han har haft svært ved at huske omstændighederne ved uheldet, da han var meget syg, hvorfor vi ikke finder klagers begrundelse for ændrede forklaring troværdig. Vi bemærker i øvrigt Ankenævnets faste praksis vedrørende ændrede/tilpasset forklaringer, hvorefter den første forklaring skal lægges til grund, da klager ikke troværdigt har godtgjort sin senere ændrede forklaring.

Det er dog vores opfattelse ud fra foto samt sms-korrespondance, som klager har indsendt både til selskabet samt til nævnet, at der ikke er tale om en type sygdom, som direkte eller indirekte skulle have virkning på hukommelsen, hvorfor vi ikke mener dette kan lægges til grund, for klagers ændrede forklaring."

Til dette har klageren fremsendt brev modtaget af nævnet 20/4 2020, hvori det bl.a. er anført:

Kommentar på video samt svar

Jeg har set videon som der er blevet lavet i eksemplet.
denne video beskriver ikke det som skete.

Jeg kan huske svinget var langt, det vil sige jeg kørte ikke lige ud, bremsede og så drejede opad som man normalt gør.

jeg tog et slags sving nedefra da jeg ikke orkede at bremse . jeg var for træt til at bremse.
Jeg havde ingen energi tilbage i kroppen.

jeg kan huske svinget var tungt og alt var mørkt.

jeg var træt og jeg var meget syg og det havde jeg været i flere dage. jeg sov på en sofa i butikken hvor der var koldt for ikke at gøre min [REDACTED] og [REDACTED] syg.

jeg har dokumenteret at jeg var meget syg og det var et held jeg kunne dokumentere det.

Jeg har ikke ændret forklaring på nogen måder. Jeg drejede op af den vej og ramte en bil som jeg IKKE vidste tilhørte min [REDACTED]

jeg har hele tiden sagt at alting var mørkt. tændt lys eller ej for mig så var alting mørkt.

Hvordan jeg drejede op præcist har jeg ikke kunne forklare fordi det var en meget dum måde at køre galt på.

Måske derfor det er svært at forklare.

i skriver jeg burde dreje til højre istedet for venstre.

jeg vidste ikke hvad jeg havde ramt, hvor jeg ramte eller hvordan jeg ramte i
jeg så først bilen da jeg stod helt stille.

i skriver hele tiden man burde se og man burde standse. Jeg så ikke og jeg standsede ikke da for mig var alting sort. Jeg husker Præcist at jeg blev GLAD da jeg så det var en bil for jeg vidste ikke hvad jeg havde ramt, jeg var bange for at have ramt et menneske.

Ankenævnet for Forsikring

9.

94642

Da jeg lavede skadeandmeldelsen tænkte jeg ikke jeg var under anklage. Jeg lavede den bare hurtigt uden at side og tænke at i ville afvise erstatning, eller at jeg skulle forklare i præcise detaljer for at undgå at få brugt mine ord imod mig så jeg blev kaldt for en løgner.

Denne skade er sket der på den vej.
Skaden skete på et tidspunkt hvor der var naboer vågne, og der var nogen som så det.
Der var en nabo som stod derude og jeg spurgte hende om det var hendes bil.

jeg ved hun bor der men jeg kender hende ikke personligt.
hvis man kunne på en måde snakke med naboerne som havde set uheldet så kunne de bevidne det de så.
jeg ved ikke hvad de skulle have set. men jeg ved hende damen så at bilen landte ved siden

af på den måde jeg forklarede det. Det kan også være hun så det hele.

jeg vedhæfter et lidt bedre eksempel på hvordan svinget var.
jeg kan ikke forklare præcist hvordan det var da jeg var meget syg og alting var mørkt for mig.

1. Jeg har hele tiden sagt alt var mørkt. at lysene ikke var slukket beviser jo kun at det var mig den var galt med og ikke lysene.

2. Jeg har bevist jeg var så syg at jeg ikke kunne sove hjemme.

3. beskederne stod skrevet på de datoer både før skaden og samme dag som skaden.
det burde bevise at det jeg skriver er sandt.

Hertil har selskabet i brev af 4/6 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Som advokat for [selskabet] skal jeg fremkomme med selskabets supplerende bemærkninger i denne sag, hvor [klageren] har klaget over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning under en hos selskabet tegnet kaskoforsikring i anledning af et anmeldt sammenstød, hvor klagers mand påkørte en parkeret bil tilhørende mandens [familiemedlem].

Selskabet har bl.a. afvist dækning med henvisning til, at der er væsentlige uoverensstemmelsen imellem klager og klagers mands forklaring om hændelsesforløbet og det hændelsesforløb, der er dokumenteret ved den simulation/rekonstruktion, som selskabet har indhentet fra DanCrash.

Som følge heraf af, er det selskabets opfattelse, at der består en så berettiget tvivl, om forsikringsbegivenheden er indtrådt som anmeldt af klager, at klager ikke har bevist, at bilens er beskadediget ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, hvorved selskabet har været berettiget til at afvise forsikringsdækning.

Subsidiært har selskabet anført, at kollisionen er sket med forsæt eller grov uagtsomhed.

Sagsfremstilling

Den 7. februar 2020 anmeldte klager til selskabet, at hun samme dag ca. kl. 20.20 i sin [bil 1], stationcar, havde påkørte en parkeret [bil 2] på en parkeringsplads i [by].

Klager oplyste, at sammenstødet skete, idet klager skulle svinge til højre op ad en lille indkørsel for at komme hen til bygningen, hvor klagers indkøbte varer skulle sættes foran indgangen. Ifølge klager skulle der have været helt mørkt, idet al gadebelysning var slukket den pågældende dag, og idet det regnede, blev klagers 'blinde vinkel' i venstre side større, da viskerne ikke fjernede alt vandet. Efter svinget holdt den påkørte bil parkeret i højre side, hvor der var parkering forbudt, og klagers køretøj påkørte her den parkerede bil.

Selskabets undersøgelser

Klager udfyldte et spørgeskema den 4. marts 2019, hvori det blev angivet, at føreren af køretøjet ikke var klager, men derimod klagers mand. Det blev oplyst, at klagers mand havde kørt på det pågældende sted mange gange, og påkørslen var angiveligt sket med 5-10 km/t. Det blev angivet, at han først opdagede modpartens køretøj, da han havde påkørt det, og ved sammenstødet blev klagers køretøj og det parkerede begge beskadiget på bilernes venstre side. Det parkerede køretøj var ejet af klagers mands [familiemedlem], hvilket klagers mand – efter det oplyste – ikke skulle have vidst på tidspunktet for påkørslen.

Selskabets taksator sammenlignede skaderne på de to køretøjer og uheldsstedet med klagers forklaring om sammenstødet og fandt klare uoverensstemmelser, idet der ikke – som forklaret af klager – var tale om en smal vej, der var gadebelysning på stedet, og lyset på klagers bil var tændt ved påkørslen, påkørslen skete under et højre sving, og der var en dyb bule i fronten på modpartens bil, som måtte være kommet ved klagers første påkørsel af modpartens bil, som burde/skulle have foranlediget klagers mand til at stoppe sin kørsel i stedet for at fortsætte.

Selskabet besluttede derfor at få udarbejdet en uvildig erklæring fra DanCrash, for at foretage en analyse af kollisionen og kørselsforløbet, som klager havde beskrevet, i forhold til de faktiske omstændigheder.

DanCrash

Den af DanCrash udarbejdede erklæring af 8. april 2019 viste, at modpartens bil var parkeret i en afstand af 9,7 m fra det hjørne, hvor klagers bil drejede til højre og kørte mod modpartens bil.

I relation til skaderne viste erklæringen, at skaderne på køretøjernes venstre forreste kofanger samt på hele venstre side af køretøjerne stemte overens med, at bilerne var kollideret i fronten og efterfølgende var 'gledet' forbi hinanden i en 'Sliding Collision'. Kollisionen var sket i en vinkel, hvor køretøjerne mødte hinanden med front mod front (bilag 5, s. 6), og ikke i et højresving som angivet af klager.

Endvidere viste erklæringen, at deformationerne på modpartens skærmkant under baglygten, og deformationerne på klageres køretøjs skærmkant over baghjulet passede overens. Skadernes abrupte slutning kunne 'stort set kun være opstået hvis føreren af [bil 1] efter forklaret stop, har foretaget styreudslag til venstre, og kørt ind mod kantstenen som vist herunder, hvilket vil resultere i at [bil 1] 'slipper' [bil 2]. Bilerne vil efterfølgende slippe hinanden hvis [bil 1] har fuldt styreudslag til venstre' (bilag 5, s. 9).

Skaderne på modpartens venstre bagdør består af mærker fra dæk og fælg, hvilket bekræfter DanCrash angivelse af, at klagers bil under kollisionen havde 'styreudslag til venstre', idet mærkerne ville have bevæget sig i modsat retning, såfremt styreudsalget var sket til højre (bilag 5, s. 9).

I relation til bilens hastighed viste erklæringen, at man typisk ved kørsel om et skarpt hjørne ville foretage dette med 5-10 km/t samt være klar til at standse særligt henset til tidspunktet og området. Såfremt klagers mand havde ført køretøjet med lys på med 5-10 km/t, da ville en normal reaktionstid på ca. 1 sekund fra det tidspunkt, hvor modpartens bil nummerplade var i klagers bils lyskegle, medføre, at der kunne foretages en 'almindelig kontrolleret nedbremsning', og klagers køretøj ville være standset 3 m fra modpartens køretøj (bilag 5, s. 11).

Såfremt det blev antaget, at reaktionsevnen hos føreren var 2 sekunder, så ville køretøjet fortsat med en 'almindelig kontrolleret opbremsning' kunne være bragt til standsning før kollision med modpartens køretøj. Endvidere viste erklæringen fra DanCrash, at hvis køretøjerne rent faktisk stødte sammen med 10 km/t, da ville kollisionen sket på venstre hjørne af begge biler forrest, hvorefter klagers bil ville være standset, hvilket ikke skete (bilag 5, s. 12).

Det fremgår således samlet af erklæringen, at med en kørsel på uheldsstedet med maksimalt 10 km/t, som ville være den 'naturlige' hastighed, særligt når klagers mand kendte forholdene og havde kørt ofte på stedet, så var en kollision ikke sandsynlig. Endvidere fastslår erklæringen, at køretøjernes omfattende skader ikke ville kunne opstå ved en kollision, hvor klageres køretøj alene blev ført med 10 km/t.

DanCrash udarbejdede derefter et muligt hændelsesforløb, hvor bilerne ved slutpositionen endte ved siden af hinanden i overensstemmelse med klagers mands forklaring og undersøgelsen af bilerne. Før en sådan slutposition var mulig, ville det kræve, at klagers mand havde ført bilen med en hastighed på 20 km/t, men selv ved denne hastighed, da ville det med en reaktionsevne på 1 sekund, fortsat være muligt ved en fuld påvirkning af bremsen at bringe bilen til standsning ca. 75-100 cm før kollision (bilag 5, s. 13).

Det fremgår herefter af erklæringen, at det ud fra skaderne på bilerne vurderedes, at klagers køretøj var ført med ca. 20 km/t, at bremsen ikke havde været aktiveret under kollisionen, og at der ikke var entydige tegn på, at klagers køretøj var dynamisk påvirket af en nylig svingning.

Klages mands ændrede forklaring

Efter af have modtaget selskabets afgørelse af 24. april 2019, hvor selskabet afviste dækning med henvisning til, at det ikke var bevist, at der var indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, klagede klagers mand til selskabet og forklarede nu, at han ved påkørslen var 'meget syg', 'intet kunne spise og var svimmel', 'alting var sort, ingen lys, ingen reflekser. Kun mørke og regn'.

Han oplyste, at højresvinget 'blev tungt da jeg ingen kræfter havde', og herudover, at han var så syg, at han ikke kunne huske det præcise forløb, hverken i forhold til hvad der skete eller hastigheden. Han angav, at han havde 'tænkt sig frem til', hvad der var sket, og at han var sikker på der ikke var nogen belysningen på stedet, selvom han efterfølgende var blevet gjort bekendt med, at dette ikke var korrekt.

I relation til erklæringen fra DanCrash og det forhold, at klagers mand burde have haft rigeligt tid til reagere og undgå påkørslen af [familiemedlemmets] bil, så angav klagers mand, at dette ikke kunne gøres gældende i forhold til ham, idet han var meget syg. Klagers mand anførte endvidere, at det godt kunne være, at uheldet var sket på en anden måde eller med en anden hastighed, end det af ham oplyste.

Klagers mand anførte dog, at animationsvideoerne fra DanCrash ikke beskrev det som skete, idet han huskede 'svinget var langt, det vil sige jeg kørte ikke ligeud'. Endvidere forklarede han, at han 'tog et slags sving nedefra da jeg ikke orkede at bremse. Jeg var for træt til at bremse. Jeg havde ingen energi tilbage i kroppen'. Vedrørende undersøgelsen, der viste, at der var sket et styreudslag til venstre, kunne klager ikke forklare dette nærmere, og anførte om dette alene 'jeg vidste ikke hvad jeg havde ramt, hvor jeg ramte eller hvordan jeg ramte! Jeg så først bilen da jeg stod helt stille'.

Selskabets bemærkninger

Det forekommer for det første bemærkelsesværdigt, at klagers mand først huskede hele hændelsesforløbet og forklarede, at uheldet skete i et højresving med 5-10 km/t, for senere at ændre forklaring til ikke at kunne huske hverken hændelsesforløbet eller hastigheden med henvisning til betydelig sygdom.

Efter erklæringen fra DanCrash kan det endvidere lægges til grund, at da klager ofte havde kørt på stedet og kendte forholdene, så ville en maksimal (og realistisk) hastighed på 10 km/t medføre, at en kollision ikke var sandsynlig, hvorfor det kan lægges til grund, at klager har kørt hurtigere, end de først angivne 5-10 km/t. Dette underbygges endvidere af, at det køretøjernes omfattende skader ikke ville kunne opstå ved en kollision, hvor klageres køretøj blev ført med 10 km/t, men at skaderne alene kunne opstå ved ca. 20 km/t.

Hvis det lægges til grund, at klager kørte ca. 20 km/t, da ville klager fortsat kunne have nået at bremse og dermed undgå kollisionen, men klager har imidlertid ikke på noget tidspunkt under kollisionen bremset, hvilket forekommer bemærkelsesværdigt, da den naturlige reaktion ved et – hændeligt – sammenstød må antages netop at være opbremsning, uanset hvad man måtte kolliderede med.

Endelig fremgår det af erklæringen fra Dan Crash, at kollisionen er sket front mod front – og altså ikke under eller i forbindelse med et højresving som angivet af klager – samt at der under kollisionen var foretaget styreudslag mod venstre, hvilket må anses for højst bemærkelsesværdigt, idet den naturlige reaktion ved en – hændelig – kollision må antages at være, at man styrer væk fra det påkørte i stedet for at styre ind i det.

Sammenfattende stillingtagen fra selskabet

Selskabet fastholder på grundlag af ovenstående, at klager ikke har sandsynliggjort, at sammenstødet er sket ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, som anmeldt af klager.

Det kan således lægges til grund, at de oprindelige oplysninger fra klager/klagers mand om bilens hastighed, samt at påkørslen skete under et højresving, og ikke under ligeudkørsel, som DanCrash analysen har vist, ikke har været korrekte. Det må tværtimod lægges til grund, at sammenstødet er sket frontalt med en hastighed på mindst 20 km/t, og at klagers mand på intet tidspunkt under

påkørslen aktiverede bilens bremse, men at han foretog styreudslag mod venstre og dermed reelt øgede skaden på modpartens (klagers mands [familiemedlems]) bil.

Selskabet finder et sådant hændelsesforløb for at være så grundlæggende stridende med klagers oplysninger om, at påkørslen skete hændeligt i forbindelse med et højresving, at klager ikke har sandsynliggjort, at skaden er indtrådt som anmeldt og dermed ikke ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Der kan i den forbindelse ikke tillægges klagers mands ændrede forklaring om, at han reelt ikke kan huske hverken hændelsesforløbet eller hastigheden, nogen betydning, idet forklaringerne forekommer at være tilpasset situationen efter at klager blev præsenteret for DanCrash erklæringens konklusioner. Der henvises i den forbindelse til Ankenævnets praksis om ændrede forklaringer.

I tillæg hertil bemærkes det, at selv hvis klager mands (i øvrigt udokumenterede) forklaring om, at han var meget syg og energiforladt under sammenstødet skulle kunne lægges til grund, så er det selskabets opfattelse, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed. Det må således anses for groft uagtsomt, hvis klagers mand i en tilstand, hvor han var så syg og afkræftet, som han hævder, overhovedet skulle have ført køretøjet på det pågældende tidspunkt, idet han blandt andet angav, at han ikke 'orkede' at bremse.

Sammenfattende kan det lægges til grund, at der har fundet et sammenstød sted mellem de to biler, men det findes ikke sandsynliggjort, at skaderne på klagers bil er sket som anmeldt og dermed heller ikke ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Subsidiært fastholder selskabet, at skaden må anses for forvoldt ved forsæt eller grov uagtsomhed."

Heroverfor har klageren i brev modtaget af nævnet 22/6 2020 til nævnet bl.a. anført:

Jeg står fast ved at skaden skyldes et uheld.
De Præcise omstændigheder ved uheldet kan jeg ikke komme med.

Uheldet skete på den adresse som fortalt og ved et sving hvor bilen ikke stoppede men fortsatte ind til siden på modpartens bil.

Jeg har været henne idag og ringe på naboen som så uheldet, jeg snakkede med hendes mand og hende og spurgte om hun kunne huske uheldet. Det svarede hun ja til.

Jeg spurgte om jeg kunne få hendes nummer og navn så hun eventuelt kunne svare på spørgsmål som der skulle blive spurgt om, det svarede hun ja til.

Jeg har ikke udspurgt hende om sagen og har aldrig haft personligt kontakt til hende.

Jeg ved ikke hvordan man kan få en vidneforklaring, men hvis jeg har behov for en advokat selv som godt må tage imod vidne forklaringen så vil jeg sætte en på sagen.

Dog håber jeg på forsikringselskabet kunne være behjælpelig med at tage kontakt til vidnet.

Selskabet har herefter i mail af 26/6 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Selskabet har noteret sig klagers seneste indlæg, hvor det fastholdes, at uheldet skulle være sket som anmeldt.

Det er endvidere noteret, at klager henviser til et vidne, der skulle have overværet sammenstødet.

Disse oplysninger giver ikke selskabet anledning til en ændret vurdering, idet selskabet ikke betvivler, at der er sket en påkørsel mellem bilerne. Selskabet er af den opfattelse, at påkørslen ikke er og ikke kan være sket som anmeldt.

Selskabet finder derfor ikke anledning til af egen drift at kontakte det angivne vidne. Som følge heraf fastholder selskabet sin vurdering, og henviser i den forbindelse til selskabets tidligere indlæg til Ankenævnet"

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

"Hvad er der sket?
Sammenstød med andet køretøj

Skadetype?
Påkørsel af holdende

...

Hvem er efter din mening skyld i uheldet?
Begge

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

Er der vidner til uheldet?

Ankenævnet for Forsikring

15.

94642

Ja

Angiv navn og kontaktoplysninger på vidnet
Naboer

På hvilket slags sted skete uheldet?
Parkeringsplads

Hvem holder parkeret?
Modparten

Hvad var årsagen til uheldet?
Kunne ikke se køretøjet

Hvilket billede beskriver uheldet bedst?
Påkørsel af køretøj parkeret uden for p-bås/p-plads

Her kan du forklare med dine egne ord hvad der er sket eller tilføje relevante kommentarer:
Jeg kommer kørende ind til parkeringspladsen, jeg skal dreje til højre op af en lille indkørsel hvor man kan køre ind til bygningen så jeg kan få sat mine indkøbte varer ned foran indgangen. Det var helt mørkt da alt belysning på gaden var slukket den dag, det regnede så det blinde vinkel i venstre side var blevet større da viskerne selvfølgelig ikke tog fat alle steder. Bilen jeg ramte var helt sort og den var parkeret et sted hvor man ikke må parkere. Det er en indkørsel og ikke en parkeringsplads.

Hvad var årsagen til, at køretøjet ikke kunne ses?
Det var mørkt og der var ingen vejbelysning"

Af rapport fra DanCrash af 8/4 2019 fremgår bl.a.:

"Opdrag

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

Sagen

Føreren af [bil 1] kørte rundt om et hjørne, hvor han kolliderede med parkeret [bil 2].

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

Deformationens udseende

delvist 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, dog med atypisk kørsel op til kollisionen

På parametrene;

Deformationens omfang

Oplyste hastighed

er der ikke overensstemmelse mellem de faktiske omstændigheder og det forklarede. [Bil 1] er overvejende sandsynligt kollideret med [bil 2] med ca. 20 km/t.

...

Spor på uheldsstedet

Fotos fra uheldsstedet:

...

Ud fra overstående fotos, kan den påkørte [bil 2] nogenlunde placeres på kørebanen. Tågelygteglas samt dæksel fra [bil 1] og blinklysglas fra [bil 2] ligger placeret ca. 1,6 m fra kantsten, hvilket svarer nogenlunde til, at højre hjulpar har stået på græsset i siden.

Derudover ses stien på foto 1, og at delene er placeret ca. 0,5-1,0 m foran første træ før stien, så [bil 2] samlet set var placeret som vist herunder. Førnævnte træ markeret med gule cirkler på foto 2 og nedstående skærmdump.

...

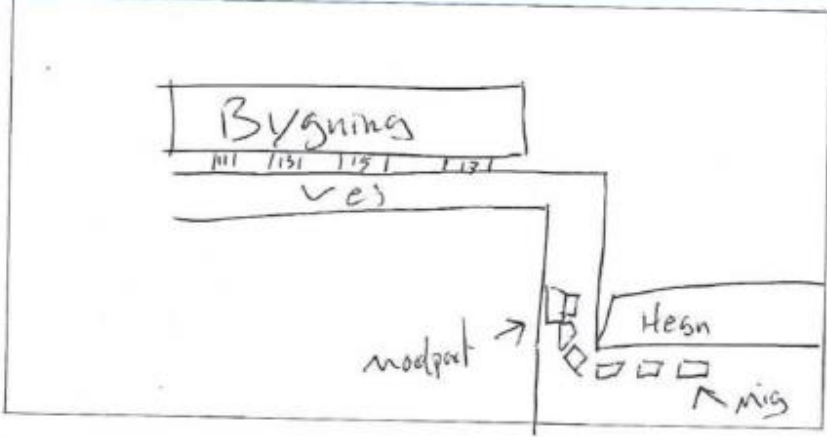
På overstående illustration står [bil 2] placeret ca. 0,5 m før træet hvilket resulterer i en afstand på 9,7 m fra en linje i forlængelse af stakittet længere fremme.

Ankenævnet for Forsikring

17.

94642

Forklaringer

	
8.	Hvad var din hastighed <u>ca 5-10 km i timen</u>
14.	Med hvilken ca. hastighed kørte du/modpart, da sammenstødet skete Dig: <u>5-10 km i timen</u> Modpart: <u>0</u>
16.	Hvor på bilerne (med hvad) ramte I hinanden <u>Første min venstre forklænger ramte hans venstre forklænger, så fortsatte bilen ind i venstre side</u>
28.	Har du kørt den pågældende vej før – er du bekendt med vejforløbet <u>Ja. mange gange</u>
36.	Var dine/modparts lygter tændte – i så fald hvilke (nærlys, fjernlys m.m.) Dig: <u>Ja</u> Modpart: <u>Nej</u>

Det er til DanCrash oplyst, at føreren telefonisk forklarede til Gjensidige, at 'da bilen standsede, kunne han kigge ind ad [bil 2's] bagerste dørs rude.'

Deformationerne

[Bil 2]

...

Venstre forreste hjørne på kofanger, forskærm, lygten er trykket ind, og forreste venstre blinklys-glas er knust. I deformationen på forreste hjørne ses ridser i bilens længderetning, som fortsætter langs hele bilens side.

Ved A-stolpen ses en ridse at starte bagerst på forskærmen, og strække sig i bilens længderetning hen over begge døre.

Nederst ved C-stolpen, på dør og bagskærm, ses en større deformation med skrå ridser, hvilket stemmer overens med at være afsat af en roterende fælg.

...

På [bil 1] ses tilsvarende skader som på [bil 2], dog i et lidt mindre omfang. Tågelygteglasset er knust, og glasskårene har ridset kofangeren hen mod forhjulet. Derudover ses der ridser og indtrykninger i bilens længderetning langs venstre side til og med skærmerkanten over baghjulet.

Sammenstilling

Ved undersøgelse af bilerne har de i kollisionens første stadie mødt hinanden front mod front, ca. i en vinkel som vist herunder. Vinklen underbygges efterfølgende af de efterfølgende stadier i en 'sliding collision', som der her er tale om. Skærmdump af opstillingen overført til PC-Crash vises ligeledes.

...

Skaderne ses at stemme overens med, at bilerne er kollideret i fronten, og er efterfølgende "gleddet" forbi hinanden i en 'Sliding Collision'. De efterfølgende billeder viser hvordan skaderne på begge biler stemmer overens.

...

[Bil 2's] hjørne af motorhjelm passer med skade på [bil 1's] bule over forlygten på skærmen, og underkanten af [bil 1's] forlygte stemmer med skaderne på [bil 2] i den røde markering.

...

Efter den indledende kollision, buler [bil 2's] forskærm ud, hvorved der opstår et skarpt hjørne, hvilket er i overensstemmelse med afsatte ridser på [bil 1's] fordør og nederst på bagskærmen.

...

Mærkerne på [bil 2's] fordør stemmer overens med at komme fra [bil 1's] forlygte

...

På fordøren af [bil 1], ved B-stolpen slutter en ridse i ca. 65 cm. højde, og en ny ridse begynder i en højde af ca. 70 cm, og strækker sig henover bagdøren og ved skærmerkanten over baghjulet. Ridsen i 70 cm højde stemmer overens med at være afsat af [bil 2's] bagerste hjørne under baglygten.

Øverste ridse på [bil 2's] bagende, markeret med gult, stemmer overens med at være afsat af [bil 1's] forreste dørhåndtag, som også vist herunder.

...

Deformationerne på [bil 2's] skærmerkant under baglygten, og deformationerne på [bil 1's] skærmerkant over baghjulet passer overens. Som vist herunder ses disse fotos lagt over hinanden i rigtigt størrelsesformat, med det ene spejlvendt for relativ korrekt placering, hvor skaderne ses at stemme overens.

...

Overstående skades abrupte slutning, kan stort set kun være opstået hvis føreren af [bil 1] efter forklaret stop, har foretaget styruddslag til venstre, og kørt ind mod kantstenen som vist på herunder, hvilket vil resultere i at [bil 1] 'slipper' [bil 2].

...

Bilerne vil efterfølgende slippe hinanden hvis [bil 1] har fuldt styruddslag til venstre.

På [bil 2's] side, kan man nederst på dørene konstatere mærker efter dæk og fælg, hvilket bekræfter teorien om styruddslag til venstre. Hvis der havde været tale om et styruddslag til højre, ville mærkerne bevæge sig modsat, nedefra og op, end de mærker som kan ses i bunden af C-stolpen, der bevæger sig oppefra og ned.

...

Fælgen ved venstre baghjul ses også skadet af samme type ridser, og ved nærmere undersøgelse, var aluminiummen slebet ikke ubetydeligt ned på egerne.

Herunder ses [bil 1's] forreste venstre fælg med hjulkapsel. Umiddelbart stemmer skaderne på hjulkapslen ikke overens med at have raspet et lag af aluminiumsfælgen på [bil 2], og deformeret C-stolpen.

...

Hjulkapsel på [bil 1] umiddelbart kun knækket og stort set ingen ridser, hvorimod aluminiumsfælgen på [bil 2] har dybe ridser. [Bil 1's] fælgkant ses dækket af hjulkapsel og bevidner ikke at have ramt [bil 2's] fælg.

Desuden ses en bule i fælgen, som ikke kan være opstået under møde med [bil 2], men stemmer bedre overens med at have kørt op over en kantsten.

Der kan være tale om bestående skader på [bil 2], eller at der er monteret en anden fælg på [bil 1] efter kollisionen.

Forklaring om hastighed

Under forklaringen vedr. kørselsforløbet, har føreren oplyst, at han før og i kollisionen førte [bil 1] med ca. 5-10 km/t.

Ved typisk kørsel rundt om et skarpt hjørne som forklaret, med hensyntagen til tidspunktet og området, vil man ikke køre hurtigere end ca. 5-10 km/t, og være parat til at standse.

Hvis [bil 1] blev ført rundt om hjørnet som forklaret, med lys på bilen, vil man med almindelig reaktionsevne på ca. 1 sek. fra [bil 2's] nummerplade er i lyskeglen, kunne foretage almindelig kontrolleret nedbremsning, og standse ca. 3 m før kollision med [bil 2].

...

Hvis reaktionstiden forlænges op til 2 sekunder, vil man stadig med almindelig kontrolleret opbremsning kunne bringe bilen til standsning inden kollision.

...

Hvis bilerne, i overensstemmelse med sammenstillingen side 6, kørte sammen med 10 km/t, ville de standse i kollisionen som vist herunder.

...

Delkonklusion 1

Med typisk kørsel på angivne sted med maksimalt 10 km/t, hvor man kender forholdene og har kørt ofte, er en kollision ikke sandsynlig. Kollision mellem bilerne med hastigheden 10 km/t vil ikke afstedkomme de mere omfattende skader på bilerne

Muligt hændelsesforløb

For at bilerne kan ende naturligt ved siden af hinanden som forklaret, kræver det en hastighed på ca. 20 km/t. Ved 20 km/t slutter bilerne naturligt som vist her, hvilket stemmer overens med skaderne, forklaringen samt undersøgelsen af bilerne.

...

Hvis man kører [bil 1] rundt om hjørnet med 20 km/t, vil man med reaktionsevne på 1 sek. kunne nå at bringe bilen til standsning ved fuld påvirkning af bremsen, og standse ca. 75-100 cm før kollision.

Delkonklusion 2

Uanset kørsel med 20 km/t, er det fortsat muligt at foretage standsning inden kollision, med en slutafstand på ca. 1 m mellem køretøjerne.

Ud fra skaderne at bedømme, er [bil 1] ført med ca. 20 km/t, og bremsen har ikke været aktiveret under kollisionen.

Sammenstilling af bilerne viser ikke entydige tegn på, at påkørende bil er dynamisk påvirket af en nylig svingning.

Appendiks

Der kan på forlangende udfærdiges animerede rekonstruktioner af hændelsesforløbene med hhv. 10 km/t og 20 km/t."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"1.1 Ansvar og kasko

1.1.1 Forsikringen dækker forsikringstageren og enhver, der med lovlig tilladelse benytter køretøjet, lader det benytte eller er fører af det.

...

Kaskodækning

...

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.

...

22. Forsikringen dækker ikke

...

22.8 Skade forvoldt med forsæt, ved groft uforsvarlig kørsel eller anden form for grov uagtsomhed, eller mens køretøjet blev ført af en person, der var påvirket af alkohol, narkotika eller lignende. Forsikringstageren er dækket, medmindre denne, den faste bruger, forsikringstagerens ægtefælle/samlever eller et medlem af husstanden var fører af bilen eller vidste, at der forelå omstændigheder som beskrevet, eller deres ukendskab hertil skyldes grov uagtsomhed."

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at hendes mand den 7/2 2019 under et højresving kørte ind i en parkeret bil, der viste sig at tilhøre et familiemedlem. Hun kræver, at selskabet "anerkender vores ret til erstatning for bilen". Hun har anført, at ægtefællen ikke har haft kontakt til familiemedlemmet i cirka 1 år og ikke vidste, at det var familiemedlemmets bil, han kørte ind i. Klageren har anført, at selskabet lægger meget vægt på, at ægtefællen burde have stoppet eller set bilen, men at selskabet ikke forstår, hvor syg han var, og at det han husker er, at der kun var mørke og regn – ingen lys eller reflekser. Han har oplyst, at svinget blev tungt, da han ingen kræfter havde, og at

han ikke kan huske det præcise forløb, fordi han var så syg. Klageren har oplyst, at der var en nabo, der så, hvordan bilen landede ved siden af på den måde, som forklaret.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning i første række med henvisning til, at klageren ikke har sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, og i anden række fordi skaden er forvoldt med grov uagtsomhed, såfremt ægtefællens forklaring om, at han var meget syg og energiforlagt under sammenstødet lægges til grund. Selskabet har anført, at forklaringen om at ægtefællen havde svært ved at huske omstændighederne ved uheldet, da han var meget syg, først fremkom efter, at klageren havde fået afvist dækning og fået forelagt DanCrash testen.

Klageren har henvist til et vidne, der skulle have overværet sammenstødet. Selskabet har hertil oplyst, at "Selskabet er af den opfattelse, at påkørslen ikke er og ikke kan være sket som anmeldt. Selskabet finder derfor ikke anledning til af egen drift at kontakte det angivne vidne".

Af skadesanmeldelsen fremgår det, at "Jeg kommer kørende ind til parkeringspladsen, jeg skal dreje til højre op af en lille indkørsel hvor man kan køre ind til bygningen så jeg kan få sat mine indkøbte varer ned foran indgangen. Det var helt mørkt da alt belysning på gaden var slukket den dag, det regnede så det blinde vinkel i venstre side var blevet større da viskerne selvfølgelig ikke tog fat alle steder. Bilen jeg ramte var helt sort og den var parkeret et sted hvor man ikke må parkere. Det er en indkørsel og ikke en parkeringsplads."

Det fremgår af rapport fra DanCrash, at "under forklaringen vedr. kørselsforløbet, har føreren oplyst, at han før og i kollisionen førte [bil 1] med ca. 5-10 km/t. Ved typisk kørsel rundt om et skarpt hjørne som forklaret, med hensyntagen til tidspunktet og området, vil man ikke køre hurtigere end ca. 5-10 km/t, og være parat til at standse. Hvis [bil 1] blev ført rundt om hjørnet som forklaret, med lys på bilen, vil man med almindelig reaktionsevne på ca. 1 sek. fra [bil 2's] nummerplade er i lyskeglen, kunne foretage almindelig kontrolleret nedbremsning, og standse ca. 3 m før kollision med [bil 2] ... Hvis reaktionstiden forlænges op til 2 sekunder, vil man stadig med almindelig kontrolleret opbremsning kunne bringe bilen til standsning inden kollision ... Hvis bilerne, i overensstemmelse med sammenstillingen side 6, kørte sammen med 10 km/t,

ville de standse i kollisionen som vist herunder. ... Delkonklusion 1 Med typisk kørsel på angivne sted med maksimalt 10 km/t, hvor man kender forholdene og har kørt ofte, er en kollision ikke sandsynlig. Kollision mellem bilerne med hastigheden 10 km/t vil ikke afstedkomme de mere omfattende skader på bilerne. Muligt hændelsesforløb. For at bilerne kan ende naturligt ved siden af hinanden som forklaret, kræver det en hastighed på ca. 20 km/t. Ved 20 km/t slutter bilerne naturligt som vist her, hvilket stemmer overens med skaderne, forklaringen samt undersøgelsen af bilerne ... Hvis man kører [bil 1] rundt om hjørnet med 20 km/t, vil man med reaktionsevne på 1 sek. kunne nå at bringe bilen til standsning ved fuld påvirkning af bremsen, og standse ca. 75-100 cm før kollision. Delkonklusion 2 Uanset kørsel med 20 km/t, er det fortsat muligt at foretage standsning inden kollision, med en slut-afstand på ca. 1 m mellem køretøjerne. Ud fra skaderne at bedømme, er [bil 1] ført med ca. 20 km/t, og bremsen har ikke været aktiveret under kollisionen. Sammenstilling af bilerne viser ikke entydige tegn på, at påkørende bil er dynamisk påvirket af en nylig svingning."

Efter en samlet vurdering finder nævnet, at sagen ikke er egnet til afgørelse på skriftligt grundlag, men at en stillingtagen kræver en nærmere bevisførelse vedrørende sagens faktiske forhold. Da en sådan bevisførelse ikke kan finde sted for nævnet, men i givet fald bør foregå ved domstolene, hvor der er mulighed for parts- og vidneforklaringer, må nævnet med henvisning til § 4 i nævnets vedtægter afstå fra at viderebehandle sagen.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at informationerne i rapporten fra DanCrash - om bilens hastighed samt oplysningen om, at bremsen ud fra skaderne at bedømme ikke har været aktiveret - ikke er af en sådan karakter, at det på denne baggrund kan statueres, at påkørslen er forårsaget af ægtefællen på en sådan måde, at påkørslen som ikke kan anses for som udgangspunkt at være en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet bemærker, at det – i relation til spørgsmålet om der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed – heller ikke kan være af afgørende betydning, om ægtefællen måtte have kørt 5-10 km/t eller 20 km/t, da påkørslen skete.

Ankenævnet for Forsikring

23.

94642

Nævnet har også lagt vægt på, at klageren har oplyst, at der var et vidne til sammenstødet, men at selskabet ikke har fundet anledning til at kontakte vidnet. Nævnet bemærker, at det i flere henseender kunne være af central betydning for sagens afgørelse at have kendskab til, hvad vidnet måtte have set. Det gælder eksempelvis i relation til ægtefællens hastighed og måde at køre på, og i relation til, hvilken tilstand ægtefællen fremstod i efter påkørslen. Det bemærkes, at det er selskabet, der har bevisbyrden for, at ægtefællen var i en tilstand, hvor han var så syg og afkræftet, at det må anses for groft uagtsomt, at ægtefællen overhovedet førte køretøjet. Nævnet bemærker videre, at selskabet ikke er fremkommet med oplysninger, som kan give nævnet anledning til at antage, at der ikke er tale om et uvildigt eller troværdigt vidne.

Som følge heraf

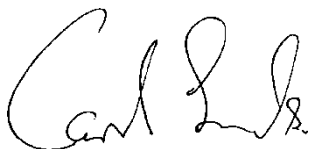
b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Klagegebyret tilbagebetales.

Svend Bjerg Hansen

Udskriftens rigtighed bekræftes



Carsten Sennels