

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 8. september 2021 blev i sag nr. 95257:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Gjensidige Forsikring
A.C. Meyers Vænge 9
2450 København SV

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 12/5 2020 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Det afviser erstatningssag på baggrund Dan crash test, hvor de mener der flere skader på bilen og skaderne ikke stemmer overens med vi beskriver uheldet, og vi kender hinanden på [socialt medie]?? Vi blev bedt om at udfylde deres spørgeskema ud fra køretøjets ejer så det har vi gjort og det bliver brugt imod os dagen i dag.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erstatning på køretøjet."

Selskabet har den 31/7 2020 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vores forsikringstager har bilforsikring i [andet selskab], som er en del af Gjensidige Forsikring (Genpart police, **Bilag 1**). Forsikringstager har tegnet bilforsikring med gældende forsikringsbetingelser ADB nr. 3.0 (**Bilag 2**) Forsikringstager klager over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den forsikrede bil, som var involveret i et færdselsuheld på ... i ... d. 23.10.2019, hvor modparten angiveligt skulle have overtrådt sin ubetingede vigepligt og foretaget en U-vending, hvorved klager kolliderer med modparten. Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at det ikke anses for bevist, at det anmeldte færdselsuheld er sket som anmeldt til selskabet og dermed er der ikke tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Sagens fakta

Den 24.10.2019 modtager vores skadeafdeling en skriftlig anmeldelse, hvor det oplyses, at der den 23.10.2019 er sket en skade på klagers bil, mens ... (sønnen til klager) var fører af klagers køretøj, og at skaden skete da modparten kørte ud foran klagers bil fra en sidevej. Det oplyses vide-

re, at der var kørellys på bilen, men at der ikke fandtes vejbelysning, og at klagers bils hastighed var 55 km/t. Den 29.10.2019 kvitterer skadeafdelingen for modtagelsen af klagers skadeanmeldelse. Den 11.11.2019 beder vores skadeafdeling klager om at uddybe hændelsesforløbet ved udfyldelse af 'spørgeskema til vurdering af omstændigheder ved færdselsuheld'. Den 2.12.2019 rykker vores skadeafdeling for uddybelse af hændelsesforløbet og oplyser klager om, at de ikke kan behandle sagen, før skemaet modtages retur. Den 16.12.2019 ringer klager til vores skadeafdeling, hvor han oplyser, at de har udfyldt skadeanmeldelsen og vil returnere den samme dag. Den 2.1.2020 modtager skadeafdelingen spørgeskemaet retur fra klager. Sagen overgår sagen til vores konsulent samme dag. Vores konsulent beder DanCrash om at foretage en nærmere undersøgelse af køretøjer, da taksator ikke kan få skaderne på bilerne til at stemme overens med det til selskabet anmeldte. Den 14.1.2020 modtager vores skadeafdeling DanCrash erklæring fra vores konsulent. Den 17.1.2020 afviser vores skadeafdeling dækning af skaden under kaskoforsikringen med henvisning til, at den nærmere undersøgelse ved DanCrash påviser, at skaderne på bilerne ikke er sket som forklaret af klager og modparten. (**Bilag 3**). Den 17.3.2020 forelægger klagers søn sagen for vores klageansvarlig enhed. Den 30.3.2020 besvarer den Klageansvarlig Enhed klagen og fastholder skadeafdelingens afvisning (**Bilag 4**). Den 12.6.2019 forelægger klager sagen for Ankenævnet.

Vores vurdering

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. DanCrash bliver bedt om at dokumentere om kollision som beskrevet af parterne er, eller kan være i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder. Under U-vending, overser modparten, føreren af [bilmærke og bilmodel], fra højre kommende [bilmærke og bilmodel] (klagers bil), og kører ud foran den. Føreren af [klagers bil] når ikke at undvige, og kolliderer med højre side af [modpartens bil]. Erklæringen fra DanCrash bliver udfærdiget d. 20.12.2019. **Bilag 5**.

DanCrash rapporten.

...

Vores vurdering

Indledningsvis bemærker vi, at i henhold til almindelige forsikringsretlige principper påhviler det klager at bevise, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Sagen vedrører et sammenstød mellem klagers kaskoforsikrede bil og en anden bil, der også er forsikret hos os. Klager og modpart har samstemmende forklaret, at skaderne på bilerne skete ved et færdselsuheld den 23.10.2019. Taksatoren har ikke kunne få skaderne på bilerne til at stemme overens med parternes forklaringer, hvorfor vi bad DanCrash foretage nærmere undersøgelser af begge biler. Der er blevet udarbejdet en DanCrash rapport, som er blevet gennemgået. Rapporten er vedhæftet som bilag 5. DanCrash har undersøgt skaderne på begge biler og oplyser på baggrund af deres nærmere undersøgelse heraf, at der ikke er belæg for, at kollisionen er sket som beskrevet af parterne. Klager har skriftligt forklaret, at han kørte ca. 55 km/t da han påkører modparten i siden. Modpart har ligeledes skriftligt forklaret, at han kørte ca. 20 km/t da han overtrådte sin ubetingede vigepligt. DanCrash har konkluderet, at modpartens bil har holdt stille, da klager påkører denne og modpartens bil er påkørt af klagers bil 2 gange. Skaderne på bilerne stemmer således ikke overens med klagers skriftlige forklaring om, at skaderne på bilerne er opstået kun ved 1 kollision. Det anføres, at der er uoverensstemmelse mellem udløste airbag i [klagerens bil], og manglende udløsning af gardinairbag i [modpartens bil] – ligesom manglende aktivering af sele-

strammer i [modpartens bil] – hvorfor det derfor er overvejende sandsynligt, at [modpartens bil] ikke har været startet under kollisionen.

Dancrash oplyser, at der IKKE er belæg for, at kollisionen er sket som beskrevet af parterne. Derudover ses der ikke mindre end 2 skader efter 2 kollisioner ligesom der mangler forklaring på hvorfor 'gardinairbag' i [modpartens bil] ikke er udløst ved kollisionen. Eneste plausible forklaring er, at der ikke har været 'tænding' på [modpartens bil] ved kollisionen idet der ikke ses advarselslampe vedr. fejl på airbag. Ydermere fandt DanCrash ved undersøgelsen, at der ved sammenstilling af bilerne var tale om to kollisioner fra 2 forskellige vinkler, idet deformationerne på [modpartens bils] forløb er sket i en vinkel væsentlig mindre end 90 grader, da døren er trukket fremad, og der ses ridser i bilens længderetning, hvorimod skaden på forhjul og skærm mere sandsynligt er opstået i en vinkel tæt på 90 grader, da buerne på skærmen ikke indeholder samme ridser i bilens længderetning som døren. På baggrund af ovenstående konkluderer DanCrash, at der ikke er belæg for at antage, at kollision er sket på en måde, som af partnere er forklaret til selskabet. Under behandling af klagesagen har vi kontaktet DanCrash for at få uddybet afsnittet under Appendiks. DanCrash har ikke foretaget en rekonstruktion af parternes forklaringer, da disse forklaringer på ingen måde vil passe med skaderne på bilerne.

Klager har i sin klage til Ankenævnet oplyst, at vi bruger en oplysning imod ham. Vores skadeafdeling sender uddybende spørgeskema til klager og beder ham om besvarelse af denne. Halvdelen af spørgsmålene i skemaet er ikke besvaret. Den 14. november modtager vi spørgeskema retur fra modparten, i dette oplyser modparten, at han ikke kender klager. I spørgeskemaet har klager oplyst, at han ikke er bekendt med, hvordan modparten er kommet fra stedet, hvilket vi har stillet os uforstående overfor, når parterne (førerne af bilerne) kender hinanden på [socialt medie]. Efter føreren af bilen er blevet oplyst om ovenstående, kontaktede han os og oplyser, at det var hans [familiemedlem], forsikringstageren, som udfyldte spørgeskemaet og [familiemedlemmet] kender ikke modparten. Vi har valgt ikke at gå videre med denne oplysning andet end at informere klager om ovenstående. DanCrash Erklæringen taler for sig selv.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

'19.1. 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.'

'21.8. Forsikringen dække ikke 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.'

Efter en gennemgang af sagen finder vi, at der er en sådan usikkerhed om hændelsesforløbet i forbindelse med skaderne på bilerne, at klager ikke har bevist, at skaderne er sket ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Vi betvivler ikke, at bilerne har påkørt hinanden i kollision, men påkørslen er ikke sket som forklaret af parterne jf. rapporten fra DanCrash, hvorfor vi har afvist at dække skaderne på klagers bil."

Klageren har den 14/10 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Sagens faktum erkendes og bestrides ikke. Nedenfor listes tidsaspektet i denne nu meget lange sag.

...

Vi er uenige i Gjensidiges vurdering af sagen. Gjensidige Forsikrings udtalelse og konklusion bestrides.

Jeg vil indledningsvis gøre gældende, at det er forsikringstageren (mig), der har bevisbyrden for, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, i dette tilfælde færdselsuheld. Dette er statueret i f.eks. VLD af 6. november 2008 (3), VLD af 10. november 2008 (4), samt righoldig ankenævnspraksis. Gjensidige har flere gange anerkendt at der er tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Stridighedspunktet i sagen omhandler hvorledes og hvordan skaden er sket. Jeg har i dette brev forklaret hvorfor jeg mener, at forholdet er sket og argumenteret, med DanCrash rapporten for, at der er sket et uheld på den måde, som jeg har fremlagt det for jer. DanCrash har i deres rapport, under afsnittet Appendiks skrevet at 'Det kan dog ikke afvises, at kollision 1 er sket på forklarede uheldssted, da vinklen bedømt ud fra vejens geometri er sandsynlig.', jf. side 9 i DanCrash rapporten. DanCrash sandsynliggør dermed muligheden for at kollision 1 kunne have været sket og dermed også fundet sted. Hvorvidt [modpartens bil] tidligere har haft en skade eller ej, kan jeg desværre ikke vurdere eller vide. Alt hvad der er sket, var ovre, hurtigere end hvad jeg selv kunne reagere. Kollision 1 omtalte netop den skade som skete på min [bil]. Og denne skade bestrider DanCrash ikke. De mener selvsagt også, at forholdet kunne have hændt i forhold til det beskrevne hændelsesforløb. At airbaggen i min bil ikke blev udløst, er jo et hensynsløst tilfælde. Jeg bremsede hårdt op i bilen (som jeg også tidligere har forklaret jer) og derefter ramte jeg modparten. Det kan være at airbaggen kun bliver udløst ved en fart over en vis grænse mm. Det skal jeg ikke gøre mig klog på. DanCrash har i egen rapport sandsynliggjort selve skaden ved kollision 1. At airbaggen ikke blev udløst har ikke ændret på deres konklusion, og bør heller ikke ændre på jeres. Jeg kan simpelthen ikke forstå hvorfor I ikke ønsker at dække forholdet på baggrund af deres rapport. De har sort på hvidt forklaret hvordan forholdet har været sket og hvordan det kan sandsynliggøres, jf. billederne under kollision 1. DanCrash skriver under billedet af kollision 1 at '*I ovenstående kollisionsvinkel er der god overensstemmelse mellem [klagerens bils] skader på motorhjelme, venstre hjørne og [modpartens bils] A-stolpe. Penetration på døren stemmer ligeledes overens med at være afsat af yderste punkt på [klagerens bils] travers i venstre side.*', jf. side 7 i DanCrash rapporten. Gjensidiges vurdering af sagen er derfor forkert oplyst. DanCrash skriver netop at kollision 1 er sket, men at kollision 2 har svært ved at finde sted, medmindre der er sket to separate kollisioner. Denne vurdering er ligeledes sket på baggrund af en nummerplade som desværre ikke er blevet bøjet ved uheldstidspunktet. Kunne det være sandsynligt at nummerpladen ikke blev bøjet fordi bilen ramte modpartens bil som beskrevet under kollision 1. Igen må jeg afvise både Gjensidiges og DanCrash' vurdering af sagen. Kunne det være sandsynligt at modpart havde en allerede forudgående skade på bilen før uheldet var ude, se ovenstående forklaring. Det kan simpelthen ikke passe at forsikringsselskabet ikke vil dække min skade på baggrund af en muligvis tidligere skade på modpartens køretøj."

Klageren har yderligere den 5/11 2020 til nævnet bl.a. anført:

"En sidste bemærkning, til DanCrashs rapport at den [bilmodel og bilmærke] der var modparts bil ingen side airbag har, som de nævner i deres rapport. (Rullegardin som de kalder den for) Er undersøgt hos [bilmærke]."

Selskabet har hertil den 26/11 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Sagen vedrører sammenstød mellem klagers kaskoforsikrede bil og modpartens bil, der også er forsikret hos os. Klager og modparten har samstemmende forklaret, at skaderne på bilerne skete ved et færdselsuheld den 23.10.2019. Uheldet sker ved at modparten under U-vending overser

klager, der kommer fra højre og kører ud foran klager, hvorved sammenstød er uundgåelig. For god ordens skyld skal vi oplyse, at modparten (som også er forsikret hos os) også har forelagt sagen for nævnet. Denne sag har sagsnr. 95.942. Der er blevet udarbejdet DanCrash rapport, som har påvist, at klagers bil har påkørt modpartens bil 2 gange, mens modpartens bil holdt stille. På baggrund heraf afviste selskabet at yde forsikringsdækning med henvisning til, at klager ikke har bevist, at bilen er beskadiget ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Klager anfører i sin skrivelse til nævnet af 19.10.2020 følgende: *'DanCrash har i deres rapport, under afsnittet Appendiks skrevet, at "det kan dog ikke afvises, at kollision 1 er sket på forklarede uheldssted, da vinklen bedømt ud fra vejens geometri er sandsynlig". DanCrash sandsynliggør dermed muligheden for at kollision 1 kunne have været sket og dermed også fundet sted'*. Det er vores vurdering, at klager fejltolker beskrivelsen fra DanCrash. DanCrash omtaler, at kollision 1 er sket på det forklarede uheldssted. Vi har ikke afvist, at kollisionen ikke skulle være sket på det forklarede uheldssted, ligesom vi heller ikke har afvist, at kollisionen har fundet sted. Kollisionen har blot ikke fundet sted, som forklaret af parterne. For at udrede alle misforståelser i klagers skrivelse af 19.10.2020 har vi på ny rettet henvendelse til DanCrash. Vi har forespurgt DanCrash følgende:

- I denne sag bliver vi udfordret på, at den ene part ([modpartens bil]) oplyser, at nok havde en forudbestående skade. Det er derfor, at vi har fundet to kollisioner.
- Kan DanCrash konkludere, at de to skader der er fundet på ... (modpartens bil) er afsat af ... (klagers bil)?
- Kan DanCrash også konkludere, at begge skader er forvoldt imens bilen ([modpartens bil]) holdt stille?

Svaret fra DanCrash er følgende: *"Den forudbestående skade der er på [modpartens bil], er den rust-formation på panelet under døren. De andre to skader er helt i overensstemmelse med begge at være afsat af [klagerens bil], da der er spor på begge biler fra begge kollisioner. Han har i mine øjne blot bekræftet at der er to kollisioner som jeg fandt frem til. Jeg vedholder min erklæring, og særligt min konklusion på side 1, hvor jeg skriver at: Der ses mindst to kollisioner mellem bilerne i to forskellige vinkler, og derudover ses der en forudbestående skade på [modpartens bil]. Og ja, begge gange har [modpartens bil] stået stille'*. Mailkorrespondancen vedhæftes som **bilag 7**.

I skrivelse til nævnet af 10.11.2020 anfører klager følgende: *'... En sidste bemærkning, til DanCrashes rapport at den [bilmærke og model] der var modparts bil ingen side airbag har, som de nævner i deres rapport. (Rullegardin som de kalder den for) Er undersøgt hos [bilmærke].'* Ved forespørgsel til DanCrash desangående, oplyser DanCrash følgende: *'Ud fra foto af bilen, hvor der på B-stolpen ved loftet står 'SRS Airbag' er første indikation på, at der er sideairbag i bilen. Desuden har [bilmærke] i [by], ved reservedelsmand ...biler, d.d. 24/11-2020, ved opslag på stelnummeret bekræftet, at der er side og gardin-airbag i bilen. Dette bekræftes også ved opslag på udenlandsk hjemmeside med stelnummer-dekoder, hvor den ud fra stelnummeret kan se hvad bilen er solgt med. Her fremgår både front-, side- og gardin-airbag. Der skal dog nævnes, at det blot er en bekræftende faktor, og ikke ændre erklæringens udfald, om der er gardin-airbag eller ej'*. Foto og korrespondance vedhæftes som **bilag 8**.

Der er således væsentlig uoverensstemmelse mellem det faktisk hændte og forklaringerne fra parterne. Vi afviser ikke, at kollisionen er sket mellem parterne, dog er kollisionen ikke sket som beskrevet af parterne. Modpartens bil har holdt stille ved begge påkørsler, ligesom det er påvist, at begge skader på modpartens bil er afsat af klagers bil. Det er vores vurdering, at klager ikke har dokumenteret eller sandsynliggjort, at skaderne på klagers bil er opstået som anmeldt. Til støtte

herfor lægger vi vægt på vurderingen fra DanCrash, hvoraf det fremgår, at skaderne er opstået ved 2 påkørsler, hvor modpartens bil har holdt stille begge gange – i modsætning til skadeanmeldelsen, hvoraf fremgik, at begge biler var i bevægelse, og der kun var tale om 1 påkørsel, samt at modpartens bil var i bevægelse og kørte ca. 20 km. Efter en samlet vurdering af sagen fastholder vi, at klager ikke har bevist, at bilen er beskadiget ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, som forklaret af klager og modparten."

Til dette har klageren den 18/12 2020 bl.a. anført:

"Jeg har været inde og læse på Ankenævnets hjemmeside og retspraksis derfra. DanCrash er eksperter i at sandsynliggøre netop det forhold som forsikringsselskabet vurderer. Det er en skam, og ikke foretaget på objektive kriterier. DanCrash rapporten bliver nu gennemgået slavisk:

I henhold til delkonklusion 1:

- Vi har kontaktet [bilmærke] omkring airbaggen og blevet oplyst, at der ikke foreligger en gardinairbag i denne bil, modsat hvad forsikringsselskabet gør krav på at der er. Der er muligvis højre stolpe airbag på bilen, jf. det billede som DanCrash har taget for at bevise det på side 5. Højre stolpe airbag er efter DanCrash ikke udløst. Jeg har snakket med mange teknikere og [bilmærke] selv som siger, at det ikke er garanteret at de altid udløses, selvsagt hvis den overhovedet er i bilen og ligger bag plastikskærmen. DanCrash har gjort et fantastisk arbejde på at bevise hvorvidt der er sket en dækningsberettiget skade på modpartens bil.

- Kunne det være sandsynligt, at kollisionen mellem bilerne er sket med en vinkel på 85-80 grader?

Modparten var nemlig i gang med at lave en U-vending og sandsynligheden for at der kommer ridser og buler der får døren til at forskydes kan med en logisk tanke, godt forestilles med dette scenario. DanCrash skriver selv under delkonklusion 1, side 6, 3. afsnit, at deformationerne på [modpartens bils] fordør er sket i en vinkel væsentlig mindre end 90 grader.

- Skaden på forhjulet er højst sandsynligt sket således:

- Hjulet og fælgen er hårdere end det plastik der foreligger på [klagerens bils] forkofanger. Derfor er der ikke opstået ridser på den, mens hele [klagerens bils] venstre side er skade og ødelagt, jf. billederne af deformationerne på [klagerens bils] på side 3 af DanCrash rapporten.

I henhold til kollisionen: (kaldt Kollision 1 på DanCrash rapporten)

- Det der misfortolkes og miskalkuleres fra DanCrash er, at bilerne var i bevægelse, og ikke som de selv opstiller dem, stilstående på side 7-9.

- Dette fører videre til at da [klagerens bil] fremkom med en relativ høj fart, kunne den sagtens have indskubbet [modpartens bils] højre forhjul indad. DanCrash skriver selv ved første afsnit på side 7, at der i kollisionsvinkelen på 80-85 grader er overensstemmelse mellem [klagerens bils] skader på motorhjelme, venstre hjørne og [modpartens bils] A-Stolpe. Penetration på døren stemmer ligeledes overens med at være afsat af yderste punkt på [klagerens bils] travers i venstre side.

- Hvad DanCrash antager som meget sandsynligt sammenstød under kollision 1, huskes også som værende selvsagte måde hvorpå kollisionen opstod.

- DanCrash antager i deres rapport at der er sket 2 kollisioner på baggrund af sidste afsnit under emnet Kollision 1. DanCrash har skrevet: *'Ved ovenstående kollisionsvinkel (vinklen på 80-85 grader) mangler der således kontakt mellem [klagerens bils] forende og [modpartens bils] højre forhjul. Havde de (?) ramt hinanden følge af en og samme kollision er [klagerens bils] cirkelformede aftryk forskudt ca. 10 cm fra den afsættende følgekant og nummerpladen ville dermed være ramt.'*

- DanCrash har dog i deres rapport og snak med Gjensidige Forsikring undladt en ekstrem vigtig detalje. Som det ses på billedet står hjulene til at køre ligeud. Men som DanCrash og Gjensidige gentagende gange har oplyst, var [modpartens bil] i gang med en U-vending. Og ved Uvendinger vil dækket og hjulet ikke vende lige ud (som de er vist på billedet på side 9, men være skævt fordrejet, således at [klagerens bil] vil ramme gummidækkene i stedet for fælgen.
- Dette beviser ligeledes at DanCrash ikke har rekonstrueret scenarioet på præcis samme forudsætninger som var gældende ved selve kollisionen. Derfor har DanCrash muligvis kommet til deres absurde konklusion under Delkonklusion 2 om at der er sket 2 kollisioner.
- DanCrash er tidligere kendt for at opstille rekonstruktioner på forkerte og utilstrækkelige måder, senest kan nævnes ankenævns sagen 94425. Her var det også Gjensidige Forsikring der heller ikke mente, at der var en dækningsberettiget skade, og at en [person] angiveligt med fortsæt skulle have kørt ind i et træ, mens hans eget barn var med i bilen.

I henhold til Appendiks:

- Under appendikset skal det igen nævnes, at DanCrash sandsynliggør kollisionen på 80-85 grader, (den som de kalder kollision 1). Havde DanCrash rettet bilen dæk op og drejet rettet således at dækkene stod som de var på kollisionstidspunktet, ville de selv have kommet frem til, at der kun var sket 1 kollision. Derudover nævnes der ikke nogen steder i rapporten at bilen har holdt stille. Dette er en fabrikeret udtalelse af [medarbejder] fra Gjensidige Forsikring. Jeg mener nu, efter denne lange sagsproces, at jeg har sandsynliggjort muligheden for at der er sket en dækningsberettiget skade på bilen."

Klageren kom med yderligere bemærkninger den 10/1 2021, hvor han bl.a. har anført:

"Gardin Airbag, er ikke det samme som side airbag!!"

Hertil har selskabet den 5/2 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Ad klagers kommentarer af 21.12.2020: Vi har bedt DanCrash om at besvare de tekniske spørgsmål, som klager spørger ind til. Vi vedhæfter erklæringen med besvarelse af spørgsmålene. **Bilag 9.** Vi har bedt vores taksator se på sagen, vores taksator har kontaktet en [bilmærke] forhandler. [Bilmærke] forhandleren oplyser, at der ud fra bilens stel nr. er gardinairbags i modpartens bil, samtidig vedhæfter forhandleren billeder fra reservedelskataloget. **Bilag 10. Vi skal dog understrege, at der som nævnt i DanCrash erklæring bilag 5, blot er tale om en bekræftende faktor, og dette ikke ændrer erklærings udfald, om der er gardin airbag eller ej, dette har DanCrash også nævnt i mail af 24.11.2020, bilag 8 sendt til nævnet.**

Vi finder det ærgerligt at klager forsøger at skabe forvirring omkring selskabets udtalelser, ved at oplyse, at der ikke står nogen steder i DanCrash rapporten, at modpartens bil holdt stille og samtidig oplyse, at der er tale om en fabrikeret udtalelse fra selskabets side. Under delkonklusion 1 i DanCrash erklæringen, bilag 5, skriver DanCrash, at [bilmærke] (modpartens bil) ikke har været startet under kollisionen. Selskabet finder ikke en anden fortolkning end at modpartens bil har holdt stille under kollision. DanCrash bekræfter også dette i mail af 6. november 2020 til selskabet, bilag 7, der ses mindst to kollisioner mellem bilerne i to forskellige vinkler, og begge gange har [modpartens bil] stået stille.

På baggrund af ovennævnte fastholder vi, at klager ikke har sandsynliggjort, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Klager påkører modpartens bil 2 gange mens den holder stille. Det er selskabets vurdering, at der er tale om arrangeret/fingeret færdselsuheld. Til støtte for vores vurdering henviser vi bl.a. til Ankenævnskendelserne 91.850 og 94.442. I begge kendelser har nævnet lagt vægt på DanCrash's undersøgelserne og i begge sager havde parterne oplyst, at begge køretøjer var i bevægelse, farten var på ca. 40 km/t. DanCrash undersøgelserne viste, at modpartens bil holdt stille og klagers fart var 25-30 km/t. Der ligger flere kendelser end ovenstående, hvor nævnet også anerkender vurderinger fra DanCrash, f.eks. kan nævnes kendelserne 87.955, 88.097 og 90.978. Senest kan også nævnes Gjensidiges kendelse 95.555 afsagt 8. januar 2021, hvor nævnet bl.a. har lagt vægt på erklæring fra DanCrash, hvor der ved rekonstruktionerne ikke blev fundet overensstemmelse mellem det forklarede forløb eller de dokumenterede deformationer på bilerne.

Klagers kommentarer vedr. kendelse 94.425, har ikke givet selskabet anledning til at ændre vores afgørelse. Begrundelsen herfor er, at der i kendelse 94.425, var tale om et solouheld og reaktions-evne, denne kendelse er på ingen måder sammenlignede med uheldet i denne sag. I denne sag har vi ligeledes lagt vægt på DanCrash undersøgelsen, som har taget afsæt i de foreliggende oplysninger i sagen. Klager har oplyst, at han kører med 50-60 km/t, og modparten har oplyst, at han kører med 20 km/t. Dvs. begge biler var i bevægelse.

Klager har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at skaderne på hans bil er opstået som anmeldt. Klager har påkørt modpartens bil 2 gange, mens denne holdt stille/ikke har været startet begge gange. Det er selskabets vurdering, at sagen nu er tilstrækkelig belyst både med DanCrash erklæring og besvarelse af tekniske spørgsmål, samt diverse kommentarer og kendelser. Jf. forsikringsbetingelserne punkt 19.1 har selskabet forbeholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed ved skader forvoldt med forsæt jf. forsikringsaftalelovens § 18."

Heroverfor har klageren den 3/3 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Der tvivl omkring deres rapport, og [medarbejder i selskabet] forstår tingene til sin fordel. Jeg er ikke uddannet jurist, men jeg ved det er ukorrekt deres måde at udstille tingene på."

Klageren har den 31/5 2021 til nævnet yderligere anført:

"Køretøjet er blevet smidt af på en adresse som jeg ingen bekendtskab har til. Jeg blev kontaktet af politiet, som så har bedt os om at få fjernet bilen. Vi havde på daværende tidspunkt ikke fået at vide af Gjensidige at de havde smidt bilen derned. [Medarbejder] jeg har fået kontakt med han har nu ikke svaret på en periode over 3 måneder. Jeg har rykket ham flere gange på mail, hans kollegaer lover han nok skal ringe tilbage, nu er bilen ikke længere på adressen? Har været i kontakt med Bilbranchen Danmark det ikke er lovligt."

Hertil har selskabet den 25/6 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Fakta

Indledningsvis skal vi henlede opmærksomheden på at vores kommunikation med klager har været via hans søn ligesom det er sønnen, der på klagers vegne har indgivet klage til ankenævnet. I forbindelse med undersøgelse af bilerne ved DanCrash transporterede selskabet både klagers bil

og modpartens bil til DanCrash. Efter færdigundersøgelse af begge biler skulle disse transporteres tilbage. DanCrash kunne ikke have bilerne stående, hvorfor disse i første omgang blev transporteret til et ... skrot. Selskabet blev rykket op til flere gange af ... skrot for fjernelse af klagers bil, da de ikke kunne have bilen stående. Vi tilbød klager at sælge resterne på klagers vegne, hvilket han afviste og klager ønskede at få bilen retur. Klager ønskede bilen transporteret til ... værksted. I mail af 17.3.2021 spørger vi klager, om hvorvidt det er efter aftale med [værkstedet], at bilen skulle transporteres dertil, da vi tvivler på at [værkstedet] ønsker at have en totalskadet bil stående. Samtidig informerer vi klager om, at såfremt han ikke vender tilbage senest fredag vil vi fragte bilen til ... Autocenter, hvor vi kan se, at han kommunikerer fra. **Bilag 11.**

På trods af flere rykkere vendte klager ikke tilbage med information om, hvor bilen skulle transporteres hen, hvorfor vi bad [transportfirma] om at transportere bilen fra ... skrot til ... Autocenter, adresse ..., Vi har kontaktet [transportfirma] som oplyser, at bilen er blevet transporteret d. 14.4.2021 fra ... Skrot og stillet på ... vej ... i ... kl. 19.14 samme aften. Den 16.4.2021 sender klager os en mail og oplyser, at bilen er blevet smidt et eller andet sted nede på ... vej i ... ude foran [virksomheds1], samtidig oplyser klager, at vi ikke må totalskadeblokere bilen, når vi afviser erstatningen. Ved fornyet henvendelse til [transportfirma] oplyser de, at [virksomhed1] og ... autocenter har en og samme adresse og samme indkørsel, hvilket vi også kan se på google maps. Vi kontakter dog klager pr. tlf. Han er yderst utilfreds med at vi 'bare' har stillet bilen ved ... Autocenter. Vi oplyser klager, at da han ikke er vendt tilbage på vores mail af 17.3. 2021 trods flere rykkere forinden, så har vi som oplyst i den mail fragtet bilen dertil, da han jf. sin mail kommunikerer derfra. Klager affejer det med at det bare er en mail han skriver fra. Vi bad klager om at vende tilbage med en præcis adresse, så vil vi transportere bilen en sidste gang. Den 21.4.2021 følger vi aftalen op med en mail og beder klager oplyse, hvor vi skal transportere bilen hen. Klager rykker for at få bilen flyttet men oplyser ikke, hvor den skal flyttes hen trods utallige rykker pr. mail og pr. telefon. Den 3.5.2021 besvarer vi klagers spørgsmål vedr. nøgler til bilen, totalskadeblokering samt bugsering. Igen beder vi klager om at oplyse, hvor bilen skal transporteres hen. **Bilag 12.** Der har været en del korrespondance og trusler om at anmelde sagsbehandler til politiet fra klagers side og vi har henvist til vores skrivelse af 3.5.2021. Den 10.5.2021 oplyser klager at bilen ikke længere er på ... vej ... i ... og han ved ikke hvor den er. Den 1.6.2021 vælger klager at bringe spørgsmålet for Ankenævnet for Forsikring.

Vores vurdering

Klager har ikke været samarbejdsvillig herunder oplyse, hvor han ønsker at bilen skulle flyttes hen trods flere rykkere til klager. Det er selskabet vurdering at klager har tæt tilknytning til ... Autocenter, da dette er familieejet. Mailen klager kommunikerer fra tilhører også ... autocenter ligesom telefonnummeret oplyst i skadeanmeldelsen til selskabet er registreret til ... Autocenter. Af skadeanmeldelse af 24.10.2019 oplyses det, at fører af bilen er [fører], der er familie til forsikringstager. Se venligst bilag 3.

Vores undersøgelser har vist, at [føreren] er ejer af ... Autocenter og [klageren], vores forsikringstager, samt sønnen ..., begge arbejder hos ... Autocenter. [Transportfirma] har stillet bilen v/... Autocenter, klager oplyser at denne er stillet ved et firma der hedder [virksomhed1]. ... Autocenter og [virksomhed1] har samme adresse og samme indkørsel. **Bilag 13.**

Da klager kontakter os og oplyser, at bilen skal flyttes, beder vi ham om igen at oplyse hvor bilen skal flyttes hen. I skrivende stund har klager ikke meddelt, hvor han ønsker bilen flyttet hen. Klager oplyser at bilen ikke længere befinder sig på ... vej nr. ... v/... Autocenter. Selskabet har d.

7.6.2021 kontaktet politiet for at høre, om politiet eventuelt skulle have bortfjernet bilen. Politiet har oplyst, at der ikke er oprettet nogen sager på hverken køretøjet eller ejeren ligesom der ikke figurerer en anmeldelse om tyveri af bilen. Bilen står hellere ikke som eftersøgt i politiets system.

Bilag 14.

Det er vores vurdering, at klager ikke kan stille selskabet til ansvar, at bilen ikke længere findes på ... vej ..., Klager har ikke ønsket, at selskabet skulle sælge resterne. Selskabet har op til flere gange og på trods af utallige rykkere ikke fået oplysning om, hvor klager ønsker bilen transporteret til. Ligesom det er klagers pligt at begrænse skaden. Klager er bekendt med, at bilen står ved ... Autocenter, der er tale om familieejet sted tilhørende [føreren].

Selskabet har d. 3.5.2021 sendt nøgler til bilen med rekommanderet post direkte til klagers private adresse. Disse blev modtaget på adressen med underskrift d. 5.5.2021. Vi står ligeledes uforstående overfor klagers bemærkning om, at han ikke kunne få kontakt med sagsbehandleren i en periode på over 3 måneder. Af sagen fremgår det, at der har været løbende dialog med klager dels pr. telefon og på skrift.

Totalskade

Klager har endvidere overfor selskabet gjort gældende, at registreringsafgiften på hans bil er taget uden klagers godkendelse, klager mener ikke selskabet er berettiget til at totalskadeblokere bilen, da selskabet har afvist erstatning. En bil konstateres totalskadet, hvis reparationsudgifterne udgør 75 % af bilens handelsværdi, og den lovfæstede grænse for afgiftsfri reparation dermed overskrides, jf. reglerne om registreringsafgift, heriblandt registreringsafgiftsloven § 7. Det betyder således, at der ikke kan ske reparation uden betaling af ny registreringsafgift; se også Stavad: Forsikring af motorkøretøjer, 7. udgave, s. 110ff. Det fremgår af samme lovs § 7, stk. 2 og 3, at det er forsikrings-selskabet, der opgør handelsværdien før skaden og udbedringsudgifternes størrelse, og at der ved opgørelsen af udbedringsudgifternes størrelse anvendes bruttopriser på nye reservedele, jf. også bekendtgørelse § 19, stk. 2, i nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift.

Vores taksator har konstateret klagers bil totalskadet, idet reparationsudgifterne er opgjort til kr. 65.904,14, mens handelsværdien blev opgjort til kr. 45.000,00. Taksatorrapport vedlægges som **bilag 15**. Ifølge registreringsafgiftsloven og bekendtgørelse nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift § 19, stk. 3 og 4 skal forsikrings-selskabet afmelde et totalskadet køretøj, destruere nummerpladerne og registrere i Motorregistret, at køretøjet ikke kan genopbygges afgiftsfrit (totalskade-blokeret). Det er selskabets vurdering, at vi har været både berettiget og forpligtet til at afmelde bilen hos Motorregistret som totalskadet uanset selskabets vurdering om at der ikke er tale om dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Vi har blandt andet lagt vægt på, at § 20, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift, regulerer en situation som den foreliggende, hvor klagerens bil på skadestidspunktet er omfattet af en skadesforsikring, men hvor forsikringen ikke dækker skaden. Klagers kommentarer til nævnet af 1.6.2021 har ikke givet selskabet anledning til at ændre afgørelsen."

Til dette har klageren den 28/6 2021 bl.a. anført:

"Ps på daværende tidspunkt da de havde smidt bilen af på en ukendt adresse, havde vi ikke fået nogen nøgle til bilen, vi har stadig ikke fået vores registreringsattest."

Ankenævnet for Forsikring

11.

95257

Selskabet har den 7/7 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Reg.attest har kunden selv, denne er aldrig blevet afleveret til værkstedet eller selskabet."

I besked til nævnet af 11/8 2021 har klageren over for nævnet fastholdt, at selskabet har fået overdraget registreringsattesten og bilens nøgler.

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Nævnet har blandt andet modtaget police af 17/4 2019, spørgeskema af 12/12 2019, DanCrash rapport af 20/12 2019, korrespondance mellem selskabet og DanCrash af 6/11 2020 og af 24/11 2020, svar på supplerende spørgsmål fra DanCrash af 26/1 2021, taksatorrapport af 11/2 2020, selskabets korrespondance med bilforhandler, luftfoto fra google maps, korrespondance mellem selskabet og klageren af 17/3 2021 og af 3/5 2021 samt mailkorrespondance mellem selskabet og politiet af juni 2021. Uddrag af bilagene gengives nedenfor. Af spørgeskema af 12/12 2019 fremgår bl.a.:

"4. Kender du modparten? Hvad er din relation til ham/hende?"

...

6. På hvilken vej (navn på vejen) kørte du/modpart og i hvilken retning

Dig: ...vej

Modpart: [samme vej som ovenfor]

7. På hvilken type vej kørte du/modpart (hovedvej, vej med trekantstavle/hajtænder/stoptavle, sidevej m.m.)

Dig: Hovedvej

Modpart: Sidevej

8. Hvad var din hastighed

50-60 km/t

9. Hvornår så du modparten første gang – hvor var han i forhold til krydsets midte og hvor var du. Bedes angivet i meter

Dig: Jeg kom fra hovedvejen, 30-60 m

Modpart: ??

...

11. Hvorledes kørte du ind i krydset. Satte du hastigheden ned – fortsatte du med uændret hastighed – øgede du hastigheden

Bremsede da jeg opdagede modpart

12. Hvad var din/din modparts hensigt at gøre i krydset (svinge – fortsætte lige igennem)

Dig: Fortsatte min rute

Modpart: Køre ud fra en sidevej

...

14. Med hvilken ca. hastighed kørte du/modpart, da sammenstødet skete

Dig: 50-60 km/t

Modpart: ?

...

16. Hvor på bilerne (med hvad) ramte I hinanden

Min front

Modparts side

...

24. Kunne din/modparts bil fortsat køre/trille, til trods for uheldet. Hvilke skader fik bilerne ved uheldet.

Din: Kun lige køres til siden

Modpart: Ja

...

33. Hvordan var lysforholdene – mørkt/aftensol/dagslys

Dårlige"

Af DanCrash rapport af 20/12 2019 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

Under U-vending, overser føreren af [modpartens bil] en fra højre kommende [klagerens bil], og kører ud foran den. Føreren af [klagerens bil] når ikke at undvige, og kolliderer med højre side af [modpartens bil].

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

- Deformationens indbyrdes afstande mellem begge biler
- Deformationernes energiretninger på [modpartens bil]

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. Der ses mindst to kollisioner mellem bilerne i to forskellige vinkler, og derudover ses der en forudbestående skade på [modpartens bil].

...

Forklaringer

Føreren af [modpartens bil] forklarede følgende: Jeg kører på ... vej i nærheden af ..., da jeg skulle foretage en U-vending, da jeg ikke var opmærksom på modkørende trafikant var så tæt på, modkørende var i dette tilfælde nødt til at reagere hurtigt og rammer siden af bilen.

...

Deformationerne

...

[Modpartens bil]

...

Ingen airbags i [modpartens bil] er udløst, og selestrammere ligeledes ikke aktiveret. Selen i passagersiden sad i låsen, men ikke låst i rullen.

...

Delkonklusion 1

Der er uoverensstemmelse mellem udløste airbag i [klagerens bil], og manglende udløsning af gardinairbag i [modpartens bil]. Det er derfor overvejende sandsynligt at [modpartens bil] ikke har været startet under kollisionen. Deformationen på panelet under døren på [modpartens bil] er

overvejende sandsynligt en ældre skade, da rusten ses slebet væk ved den seneste kollision. Deformationerne på [modpartens bil] fordør er sket i en vinkel væsentlig mindre end 90 grader da døren er trukket fremad, og der ses ridser i bilens længderetning. Skaden på forhjul og - skærm er dog mere sandsynligt opstået i en vinkel tæt på 90 grader, da buerne på skærmen ikke indeholder samme ridser i bilens længderetning som døren.

Sammenstilling

Ved sammenstilling af bilerne blev der fundet to kollisioner, opstået i forskellige vinkler, som vist på næste side.

Kollision 1

...

I overstående kollisionsvinkel er der god overensstemmelse mellem [klagerens bils] skader på motorhjul, venstre hjørne og [modpartens bils] A-stolpe. Penetration på døren stemmer ligeledes overens med at være afsat af yderste punkt på [klagerens bils] travers i venstre side.

...

[Modpartens bils] front vil blive skubbet til venstre, og vinklen mellem bilerne mindskes, hvorved ridserne på fordøren kan blive afsat af [klagerens bils] venstre forlygte og skærm, når [modpartens bil] flytter sig sideværts, som følge af kollisionen

...

Ved overstående kollisionsvinkel mangler der således kontakt mellem [klagerens bils] forende og [modpartens bils] højre forhjul. Havde de havde ramt hinanden som følge af en og samme kollision er [klagerens bils] cirkelformede aftryk forskudt ca. 10 cm fra den afsættende fælgbkant, og nummerpladen ville dermed være ramt.

...

Kollision 2

For at skaderne på højre forhjul af [modpartens bil] og højre side af fronten på [klagerens bil] kan opstå, er de kollideret i en vinkel på ca. 90 grader, som vist herunder.

...

I en kollision placeret som herover, rammer bilerne hinanden på forenden, så skaderne på [klagerens bils] kofangerbeklædning rammer hjulet på [modpartens bil]. Dog er deformationen på [klagerens bils] motorhjul forskudt ca. 10 cm fra [modpartens bils] A-stolpe.

...

Delkonklusion 2

Skaderne i de to overstående kollisioner kan ikke opstå i en og samme kollision.

Appendiks

Der er ikke udfærdiget en rekonstruktion af forklarede hændelsesforløb, da de samlede skader ikke kan opstå herved. Det kan dog ikke afvises at kollision 1 er sket på forklarede uheldssted, da vinklen bedømt ud for vejens geometri er sandsynlig."

Af korrespondance mellem selskabet og DanCrash af 6/11 2020 fremgår bl.a.:

"Sendt: 6. november 2020 11:06

...

Den forudbestående skade der er på [modpartens bil] er den rust-formation på panelet under døren. De andre to skader er helt i overensstemmelse med begge at være afsat af [klagerens bil], da der er spor på begge biler fra begge kollisioner. Han har i mine øjne blot bekræftet at der er to kollisioner som jeg fandt frem til. Jeg vedholder min erklæring, og særligt min konklusion på side

Ankenævnet for Forsikring

14.

95257

1, hvor jeg skriver at: 'Der ses mindst to kollisioner mellem bilerne i to forskellige vinkler, og derudover ses der en forudbestående skade på [modpartens bil].' Og ja, begge gange har [modpartens bil] stået stille.

...

Sendt: 6. november 2020 09:34

...

I denne sag bliver vi udfordret på, at den ene part ([bilmærke]) oplyser, at nok havde en forudbestående skade. Det er derfor, at vi har fundet to kollisioner. Kan du konkludere, at de to skader der er fundet på [modpartens bil] er afsat af [klagerens bil]? Kan du også konkludere, at begge skader er forvoldt imens bilen ([modpartens bil]) holdt stille?"

Af korrespondance mellem selskabet og DanCrash af 24/11 fremgår bl.a.:

"Sendt: 24. november 2020 11:10

...

Ud fra foto af bilen, hvor der på B-stolpen ved loftet står 'SRS Airbag' er første indikation på at der er sideairbag i bilen. Desuden har [bilforhandler af bilmærket] i [by], ved reservedelsmand ..., ... biler, dd. 24/11-2020, ved opslag på stelnummeret bekræftet at der er side og gardin-airbag i bilen. Dette bekræftes også ved opslag på udenlandsk hjemmeside med stelnummer-dekoder, hvor den ud fra stelnummeret kan se hvad bilen er solgt med. Her fremgår både front-, side- og gardin-airbag.

I er velkommen til at sende bilen op til os igen, så sal jeg gerne skille den ad, for at finde ud af hvad der er monteret og hvad der ikke er. Der skal dog nævnes, at det blot er en bekræftende faktor, og ikke ændre erklæringens udfald, om der er gardinairbag eller ej.

...

Sendt: 24. november 2020 08:24

...

Vi har modtaget yderligere fra kunden, føreren af [klagerens bil].

Af DanCrash rapport side 6 fremgår følgende: 'Der er uoverensstemmelse mellem udløste airbag i [klagerens bil], og manglende udløsning af gardinairbag i [modpartens bil]. Det er derfor overvejende sandsynligt at [modpartens bil] ikke har været startet under kollisionen'. Kan du be - afbekræfte hvorvidt der er airbag i [modpartens bil] gerne kommentere på vedhæftet skriv."

Af svar på supplerende spørgsmål fra DanCrash af 26/1 2021 fremgår bl.a.:

"Supplerende Spørgsmål / Kommentarer

1. Vi har kontaktet [bilforhandler] omkring airbaggen og blevet oplyst, at der ikke foreligger en gardinairbag i denne bil, modsat hvad forsikringsselskabet gør krav på at der er. Der er muligvis højre stolpe airbag på bilen, jf. det billede som DanCrash har taget for at bevise det på side 5. Højre stolpe airbag er efter DanCrash ikke udløst. Jeg har snakket med mange teknikere og [bilforhandler] selv som siger, at det ikke er garanteret at de altid udløses, selvsagt hvis den overhovedet er i bilen og ligger bag plastikskærmen. DanCrash har gjort et fantastisk arbejde på at bevise hvorvidt der er sket en dækningsberettiget skade på modpartens bil.

Svar 1: Undertegnede forholder sig til de optagne foto, opslaget på stelnummer-afkoder på nettet samt en udtalelse fra en navngiven mekaniker ved [bilforhandler], der foretog et opslag på bilens unikke stelnummer i reservedelssystemet. En endelig fastlæggelse om der er gardin-airbag eller ej må bero på yderligere undersøgelse af køretøjet.

2. Kunne det være sandsynligt, at kollisionen mellem bilerne er sket med en vinkel på 85-80 grader? Modparten var nemlig i gang med at lave en V-vending og sandsynligheden for at der kommer ridser og buler der får døren til at forskydes kan med en logisk tanke, godt forestilles med dette scenario. DanCrash skriver selv under de/konklusion 1, side 6, 3. afsnit, at deformationerne på [modpartens bils] fordør er sket i en vinkel væsentlig mindre end 90 grader.

7. DanCrash antager i deres rapport at der er sket 2 kollisioner på baggrund af sidste afsnit under emnet Kollision 1. DanCrash har skrevet: 'Ved ovenstående kollisionsvinkel (vinklen på 80-85 grader) mangler der således kontakt mellem [klagerens bils] forende og [modpartens bils] højre forhjul. Havde de (?) ramt hinanden følge af en og samme kollision er [klagerens bils] cirkelformede aftryk forskudt ca. 10 cm fra den afsættende følgekant og nummerpladen ville dermed være ramt.' o DanCrash har dog i deres rapport og snak med Gjensidige Forsikring undladt en ekstrem vigtig detalje. Som det ses på billedet står hjulene til at køre ligeud. Men som DanCrash og Gjensidige gentagende gange har oplyst, var [modpartens bil] i gang med en U-vending. Og ved Uvendinger vil dækket og hjulet ikke vende lige ud (som de er vist på billedet på side 9, men være skævt fordrejet, således at [klagerens bil] vil ramme gummidækkene i stedet for fælgen.

Svar 2 & 7: Med overstående udtalelse fra føreren af [klagerens bil], beskriver begge førere af bilerne, at [modpartens bil] var i gang med en u-vending. Ved u-vending vil [modpartens bil] netop have kraftigt styreudslag mod venstre, og derfor mønsteret på dækket i retningen af [klagerens bil], og ikke siden af hjulet. Hvis bilerne kolliderer som ved den oprindelige erklærings kollision 1, der bekræftes af fører af [klagerens bil], kommer [modpartens bil] fælg ikke i kontakt med [klagerens bils] forende, som vist på udklip på næste side.

...

Herover er bilerne stillet i en vinkel på ca. 70 grader (jf. sammenstillingen i oprindelig erklæring), og [modpartens bil] styrer kraftigt mod højre, i overensstemmelse med at kunne gennemføre u-vendingen. [Klagerens bil] rammer her relativt korrekt på [modpartens bil], i forhold til den beskrevne 'Kollision 1' i den oprindelig erklæring.

...

Herover ses tydeligt, at kontakten til højre forhjul sker med dækket, og ikke fælgen. Hvis dækket trykkes sammen, så der sker der kontakt med fælgekanten, er det ikke i et omfang der afspejler det faktiske aftryk, da det kræver at der rammes på hjulet omtrent i en vinkel illustreret med pilene.

3. Skaden på forhjulet er højst sandsynligt sket således: Hjulet og fælgen er hårdere end det plastik der foreligger på [klagerens bils] for-kofanger. Derfor er der ikke opstået ridser på den, mens hele [klagerens bils] venstre side er skadet og ødelagt, jf. billederne af deformationerne på [klagerens bils] på side 3 af DanCrash rapporten. I henhold til kollisionen: (kaldt Kollision 1 på DanCrash rapporten)

4. Det der misfortolkes og miskalkuleres fra DanCrash er, at bilerne var i bevægelse, og ikke som de selv opstiller dem, stilstående på side 7-9, (red. oprindelige erklæring).

5. Dette fører videre til at da [klagerens bil] fremkom med en relativ høj fart, kunne den sagtens have indskubbet [modpartens bil] højre forhjul indad. DanCrash skriver selv ved første afsnit på side 7, at der i kollisionsvinke/en på 80-85 grader er overensstemmelse mellem [klagerens bils] skader på motorhjul, venstre hjørne og [modpartens bils] A-Stolpe. Penetration på døren stemmer ligeledes overens med at være afsat af yderste punkt på [klagerens bils] travers i venstre side.

Svar 3, 4 & 5: Som nævnt under spørgsmål 2 & 7 skabes der ikke den nødvendige kontakt mellem bilerne, for at afsætte fælgafttrykket på for-kofangeren. Desuden ses aftrykket af fælgen på [klagerens bil] ikke at indeholde rotationsridser, som vil opstå hvis bilen var i bevægelse, hvilket oplyses af føreren af [klagerens bil] under kommentar 4. Hvis bilerne kolliderer mens de begge er i bevægelse, vil der være mindre sandsynlighed for at aftrykket af fælgen på for-kofangeren afsættes, da bilernes respektive punkter fjerner sig fra hinanden som vist i en rekonstruktion herunder.

...

I overstående rekonstruktion i en sandsynlig vinkel på ca. 70 grader, er [modpartens bil] og [klagerens bil] sat til en hastighed på hhv. 10 km/t og 30 km/t. Afstanden mellem [modpartens bils] fælg og [klagerens bil] for-kofanger forøges efter kollisionsøjeblikket, og der kan derfor ikke opstå de dokumenterede deformationer. Da [klagerens bil] rammer foran [modpartens bils] tyngdepunkt, vil [modpartens bil] bevæge sig som vist herover selvom vinklen ændres med +/- 5 grader, og ændrer derfor ikke resultatet, at afstanden mellem fælg og for-kofanger øges i kollisionen, hvorfor aftrykket af fælgen overvejende sandsynligt ikke kan afsættes i kollision som oplyst af begge parter.

6. Hvad DanCrash antager som meget sandsynligt sammenstød under kollision 1, huskes også som værende selvsagte måde hvorpå kollisionen opstod.

Svar 6. Hvis det antages, at kollisionen på uheldsstedet er sket under U-vending som forklaret af parterne, i en vinkel fra den vurderede 'kollision 1' vist i den oprindelig erklæring, er aftrykket fra fælgen på for-kofangere overvejende sandsynligt ikke opstået i samme kollision, som illustreret under spørgsmål 3, 4 & 5. Herunder ses fra en anden vinkel, hvordan hjulet med styreudslag forhindrer kontakt med hele fælgens overflade, og kun er i kontakt med fælgkanten. Desuden ses dækket herunder at været i kontakt med kofangeren, hvilket der ikke er synlige spor efter på nummerpladen. Det vurderes fortsat overvejende sandsynligt, at de samlede deformationer ikke er opstået i en kollision under omstændigheder som forklaret."

Af taksatorrapport af 11/2 2020 fremgår bl.a.:

" HANDELSVÆRDI: 45000

...

ARBEJDSLØN	7.192,50 KR
DIVERSE	274,00 KR
RESERVEDELE	39.415,41 KR
LAK	5.575,83 KR
MILJØOMKOSTNING	265,57 KR
MOMSPLIGTIG	52.723,31 KR
MOMS 25, 00%	13.180,83 KR
IALT INCL. MOMS	65.904,14 KR"

Af selskabets korrespondance med bilforhandler fremgår bl.a.:

"**Sendt:** 2. februar 2021 10:23

...

Her er hvad jeg kunne finde ang. airbags på dette køretøj. Gardinairbags samt rat og passager airbag i instrumentbræt. Vedhæfter billeder fra reservedels katalog hvor stelnr. er indtastet.

...

Ankenævnet for Forsikring

17.

95257

Sendt: 2. februar 2021 09:40

...

Kan du hjælpe mig med hvor mange airbag der er i denne bil. Hvis du har mulighed for at sende dokumentation for hvor mange der er i bilen og hvor der sidder, evt. billede fra reservedelskatalog over airbag."

Af korrespondance mellem selskabet og klageren af 17/3 2021 fremgår bl.a.:

"Tak for din mail af 4. marts 2021. Er det efter aftale med [værksted], at du ønsker bilen fragtet dertil? Hvis ikke, så bedes du kontakte dem og aftale dette på forhånd. Når aftalen er på plads, skal vi have besked. Bilen er totalskadet, så jeg tvivler på, at de ønsker at have bilen stående. Vi skal bede dig om, at vende tilbage senest fredag ellers fragter vi bilen til ... Autocenter, hvor du kommunikerer fra."

Af korrespondance mellem selskabet og klageren af 3/5 2021 fremgår bl.a.:

"Nøglerne:

Jeg har lokaliseret nøglerne og sørger for, at de bliver sendt med anbefalet post til:

[Klageren]

[Klagerens adresse]

Totalskadeblokeringen:

I forhold til totalskadeblokeringen, så er vi som finansiel virksomhed forpligtet til at meddele Skat, at bilen er totalskadet ved at afmelde nummerpladerne og blokere bilen som totalskadet hos Skat. Dette gælder uanset om vi dækker skaden eller ej, når der er tegnet en kaskoforsikring. Det fremgår af registreringslovens § 7, stk. 1, at der skal betales ny registreringsafgift af køretøjer, hvor udgiften inkl. moms til fuldstændig udbedring af færdselsskader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet. Det fremgår af samme lovs § 7, stk. 2 og 3, at det er forsikringsselskabet, der opgør handelsværdien før skaden og udbedringsudgifternes størrelse, og at der ved opgørelsen af udbedringsudgifternes størrelse anvendes bruttopriser på nye reservedele, jf. også bekendtgørelse § 19, stk. 2, i nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift. Ifølge registreringsafgiftsloven og bekendtgørelse nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift § 19, stk. 3 og 4 skal forsikringsselskabet afmelde et totalskadet køretøj, destruere nummerpladerne og registrere i Motorregistret, at køretøjet ikke kan genopbygges afgiftsfrit (totalskadeblokering). Ud fra ovenstående er vi både berettiget og forpligtet til at afmelde bilen hos Motorregistret som totalskadet. Endvidere lægger vi vægt på, at § 20, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 879 af 1. juli 2013 om registreringsafgift, regulerer en situation som den foreliggende, hvor klagerens bil på skadestidspunktet er omfattet af en skadesforsikring, men hvor forsikringen ikke dækker skaden. Vi kan derfor ikke ophæve totalskadeblokering.

Bugsering:

Som tidligere oplyst, så tilbyder vi gerne, at bugserer bilen til en ny adresse under forudsætning af, at det enten er til en privat ejendom eller til et værksted, som Du / I har en forudgående aftale med om opbevaring af køretøjet. Såfremt den skal bugseres til et værksted, så skal jeg bede om en mailadresse til værkstedet, så vi kan indhente en skriftlig bekræftelse hos dem. Da køretøjet er [klagerens]'s ejendom, så står det jer også frit for, at hente køretøjet selv, hvis I ønsker dette."

Af mailkorrespondance mellem selskabet og politiet af juni 2021 fremgår bl.a.:

"Fra: [politiet]

Sendt: Wednesday, June 9, 2021 3:51:24 PM

...

Jeg har dags dato søgt i vores systemer, og der er ikke oprettet nogen sager på hverken køretøjet eller ejeren. Der figurerer således ikke en anmeldelse om tyveri af bilen, og bilen står heller ikke som eftersøgt i vores systemer.

...

Sendt: 7. juni 2021 10:59

Til: [politiet]

Emne: Kan i hjælpe med dette spørgsmål?

...

Kan i oplyse os om dette køretøj som vi har transporteret til ... autocenter ..., ... 14.5.2021 i forbindelse med en skadesag eventuelt skulle være blevet bortfjernet af politiet. Køretøjet var afmeldt/uindregistreret da det blev henstillet på adressen og ejeren påstår, at han aldrig har set køretøjet på adressen."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte, at han den 23/10 2019 var involveret i et færdselsuheld, hvor modparten overtrådte sin ubetingede vigepligt og foretog en U-vending, hvorved klagerens bil ramte med fronten på siden af modpartens bil. Klageren kræver dækning for skaderne på sin bil. Klageren har blandt andet anført, at DanCrash ikke er upartiske, og at modpartens bil ikke havde gardinairbag, som lagt til grund af DanCrash og af selskabet, men at bilen muligvis havde en stolpeairbag, og at airbaggen ikke altid udløses ved ulykke. Han har videre anført, at uheldet skete som beskrevet af DanCrash ved "kollision1", men at han er uenig i, at der har været to kollisioner mellem bilerne. Klageren har desuden anført, at selskabet har givet dækningstilsagn. Klageren har yderligere anført, at selskabet satte bilen af på en adresse, som han ikke var bekendt med, at han ikke på daværende tidspunkt havde fået nøgle til bilen, og at han fortsat ikke har fået registreringsattesten på bilen.

Selskabet har afvist dækning, da klageren ikke har bevist, at der er tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Selskabet har anført, at der er tale om et arrangeret/fingeret

Ankenævnet for Forsikring

19.

95257

uheld, og selskabet har henvist til undersøgelse fra DanCrash, hvoraf det fremgår, at kollisionen ikke er sket, som beskrevet af parterne. Ifølge klageren og modparten kørte de henholdsvis ca. 55 km/t, og ca. 20 km/t, da uheldet skete, og der skete kun én kollision. DanCrash har vurderet, at modpartens bil holdt stille, da klageren påkørte den, eftersom airbags var udløst i klagerens bil, mens der ikke var sket udløsning af gardinairbag i modpartens bil, samt at der ikke var sket aktivering af selestrammer i modpartens bil. DanCrash har desuden vurderet, at klagerens bil påkørte modpartens bil to gange fra forskellige vinkler, og at skaderne ikke kan være sket ved én og samme kollision. Selskabet har yderligere anført, at klageren blev oplyst om, at bilen blev sat af ved det autoværksted, hvor han kommunikerede fra, og at selskabet tilbød at flytte bilen til et andet sted, men at klageren ikke vendte tilbage. Hverken selskabet eller værkstedet har været i besiddelse af registreringsattesten. Selskabet har pligt til at afmelde bilen som totalskadet hos Motorregisteret, når udbedringsomkostningerne udgør 75 % eller mere af bilens handelsværdi uanset, at der ikke er tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

I taksatorrapport af 11/2 2020 er bilens handelsværdi før skaden vurderet til 45.000 kr. og udbedringsudgifterne til kr. 65.904,14.

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, at der skal betales ny registreringsafgift af køretøjer, hvor udgiften inklusive moms til fuldstændig udbedring af færdselsskader mv. overstiger 75 % af handelsværdien før uheldet. Det fremgår af § 7, stk. 2 og 3, at det er forsikrings-selskabet, der opgør handelsværdien før skaden og udbedringsudgifternes størrelse, og at der ved opgørelsen af udbedringsudgifternes størrelse skal medtages samtlige udgifter til genopbygningen, herunder maling og lakering, samt anvendes bruttopriser på nye reservedele.

Efter en samlet vurdering finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at skaderne på hans bil er opstået som følge af en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Ankenævnet for Forsikring

20.

95257

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren til selskabet har oplyst, at han kørte ca. 50-60 km/t, da sammenstødet skete, og at modparten kørte ca. 20 km/t, men at undersøgelsen fra DanCrash af 20/12 2019 viser, at der ikke er overensstemmelse mellem skaderne på bilerne og oplysningerne om hændelsesforløbet. Ifølge Dancrash undersøgelse blev modpartens bil påkørt to gange af klagerens bil fra forskellige vinkler, og modpartens bil holdt stille ved påkørslerne.

Nævnet har videre lagt vægt på de supplerende svar fra Dancrash af 24/11 2020 og 26/1 2021, hvor Dancrash har fastholdt, at det er overvejende sandsynligt, at skaderne på bilerne ikke er opstået, som forklaret af klageren og af modparten.

Nævnet har også lagt vægt på, at Dancrash ved de supplerende svar har oplyst om, at det ikke er afgørende for vurderingen, om modpartens bil havde side- og/eller gardinairbag eller ingen airbag.

Nævnet bemærker, at klageren ikke har bevist, at selskabet har afgivet dækningstilsagn. Nævnet har lagt vægt på, at klageren ikke har fremlagt dokumentation herfor.

Nævnet finder desuden ikke anledning til at kritisere selskabets sagsbehandling. Nævnet har blandt andet lagt vægt på mailkorrespondance mellem selskabet og klageren, hvoraf det fremgår, at klageren i marts 2021 blev orienteret om, at bilen ville blive sat af ved det autocenter, som klageren kommunikerede fra, hvis han ikke vendte tilbage, og at selskabet i maj 2021 tilbød ham at bugsere bilen til en ny adresse.

Nævnet bemærker, at selskabet havde pligt til at afmelde klagerens totalskadede bil, destruere nummerpladerne og registrere i Motorregistret, at bilen ikke kunne genopbygges afgiftsfrit, da klagerens bil – når man følger de offentlig retlige regler – ikke kunne repareres for et beløb, der var mindre end 75 % af bilens anslåede handelsværdi. § 20, stk. 1, i bekendtgørelse om registre-

Ankenævnet for Forsikring

21.

95257

ringsafgift, regulerer en situation som den foreliggende, hvor klagerens bil på skadestidspunktet er omfattet af en skadesforsikring, men hvor skaden ikke dækkes af forsikringen.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Jens Kruse Mikkelsen
formand