

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 6. januar 2021 blev i sag nr. 95555:

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 13/7 2020 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Se klagebilag, herunder advokat ... indlæg til Gjensidige af 23. marts 2020.

Der henvises til følgende:

Bilag 1: Skema udfyldt af klager selv.

Bilag 2: Dækningsafvisning af 13. februar 2020.

Bilag 3: Dancrash rapport af 24. januar 2020 (bestilt af ansvarlig modpart/[modpartens ansvarsforsikringsselskab]).

Bilag 4: Udateret mail-udklip fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab] fremsendt fra indklagede til advokat.

Bilag 5: Advokatklage af 23. marts 2020 med underbilag 5.1. og 5.2.

Bilag 6: Klageansvarliges fastholdte afvisning i mail af 4. juni 2020.

På vegne min klient henviser jeg til det fulde indhold af bilag 5, hvor der udførligt redegøres for og sker tilbagevisning af afvisnings-argumenterne fra det indklagede selskab.

En af de involverede forsikringsselskaber bestilt rapport fra Dancrash (som IKKE har været forelagt for og dermed kunne kommenteres og oplyses bedre om de konkrete omstændigheder, vejrlig mv. fra hverken skadevolderen eller skadelidte) kan IKKE stå alene under klagesagen og bør således ikke være afgørende for udfaldet af nærværende klage. Der bør - henset til den konkrete sags omstændigheder - foretages et uvildigt syn & skøn omkring færdselsuheldets omstændigheder og de fysiske påvirkninger, der kan være sket, såfremt bilisternes forklaringer også indgår. Jfr. igen bilag 5 kan mange af konklusionerne fra Dancrash afvises blot ud fra en mere objektiv argumentati-

Ankenævnet for Forsikring

2.

95555

on (vejrlig og logisk usikkerhed i forhold til bilernes faktiske hastighed). Nævnet bør hense til, at Danscrash er bestilt med det egentlige formål - om muligt - teknisk at bekræfte en 'mistanke' fremført af forsikringsmedarbejdere, hvorfor en rapport som denne skal bedømmes med stor forsigtighed.

Især bør usikre udsagn (afgivet til selskaberne) om bilers hastighed ikke tillægges betydning overhovedet. Egen hastighed er meget svær at skønne over præcist, og især hvad angår min klient, er der ikke utænkeligt, at hun de facto har holdt så godt som stille ifm venstresvingning ind på en anden vej. Især kan [klageren] have aktiveret bremsen, da hun så de kraftige lygter fra modparten, der var på vej direkte mod hende. Hun kan også i refleks have drejet rattet mod højre (væk fra faren) og dermed ville hendes påkørte bil blive skubbet præcist hen til den oplyste slutplacering. Dermed stemmer oplyste bilplaceringer fint overens med skitser og samstemmende (sandfærdige) forklaringer fra de 2 helt uafhængige førere.

Såfremt Ankenævnet anser egentlig og uvildig bevisførelse for påkrævet (såvel partsforklaringer som uvildigt syn & skøn), bør nævnet overveje en forhåndsafvisning af at behandle sagen (nævnsvedtægternes § 4, stk. 3 nr. 3).

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Dækning af kaskoskader på bilens af mærket [klagerens bil]."

Selskabet har i brev af 17/8 2020 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vores forsikringstager har tegnet bilforsikring i Mondux Forsikring, som er en del af Gjensidige Forsikring (Genpart police, Bilag 1). Forsikringstager har tegnet bilforsikring med gældende forsikringsbetingelser ABD nr. 3.0 (Bilag 2)

Forsikringstager klager ved advokat over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den forsikrede bil, som var involveret i et færdselsuheld den 18.11.2019 i krydset [vej 1]/[vej 2], hvor modparten (forsikret i [modpartens ansvarsforsikringsselskab]) angiveligt skulle have overtrådt sin ubetinget vigepligt og ramt klagers bil.

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

Til orientering har [modpartens ansvarsforsikringsselskab] politianmeldt begge parter for forsøg på assurancesvig.

Sagens fakta

Den 19.11.2019 modtager skadeafdelingen klagers skriftlig skadeanmeldelse, hvor hun oplyser, at hun kommer kørende ad [vej 2] og ville dreje af på [vej 1]. Modparten kommer kørende fra [vej 1], modparten har ubetinget vigepligt, standser ikke og kører ind i klagers bil. Klagers bil bliver trukket ud til siden af vejen, hvor bilen rammer et vejskilt. Klager har vedhæftet et billede, som viser hvor hun kommer kørende og hvor uheldet skete. Hendes fart er ca. 10-15 km/t. Skadeanmeldelse og foto vedhæftet som bilag 3.

Den 21.11.2019 besigtiger vores taksator klagers bil på værkstedet. Samtidig går taksatoren i dialog med klager vedr. værdien af bilen jf. gældende regler på området. Taksatoren kontakter vores konsulent og oplyser, at skaderne på klagers bil ikke stemmer overens med klagers forklaring.

Den 22.11.2019 kvitterer skadeafdelingen for modtagelsen af skadeanmeldelsen, hvor de bl.a. oplyser, at klager kan køre bilen på værkstedet og de vurderer at modparten er ansvarlig for uheldet. Samme dag retter de henvendelse til modpartens selskab og beder dem om at anerkende erstatningspligten.

Den 13.12.2019 beder skadeafdelingen klager om at udfylde skemaet 'spørgeskema til vurdering af omstændigheder ved færdselsuheld' Bilag 4.

Den 16.12.2019 modtager skadeafdelingen det ønskede skema retur i udfyldt stand.

Sagen overgår herefter til vores konsulent. Vores konsulent kontakter [modpartens ansvarsforsikringsselskab] for afklaring af skaderne på bilerne. Der er herefter dialog med konsulenten fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab] og vores konsulent, som bliver enige om, at skaderne på bilerne skal undersøges nærmere og der er derfor brug for indhentelse af en uvildig erklæring. Der bliver enighed om at [modpartens ansvarsforsikringsselskab] beder DanCrash undersøge bilerne og udfærdige en erklæring på baggrund af parternes forklaringer, skaderne på bilerne samt deres undersøgelser.

[Modpartens ansvarsforsikringsselskab] oplyser dog, at de allerede har udbetalt erstatning for modpartens totalskade bil, men de har stadig modpartens bil og vil gerne medvirke til at opklare sagen.

Den 30.1.2020 modtager vores konsulent DanCrash erklæringen sammen med afvisningsbrevet fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab]. Bilag 5.

Den 13.2.2020 afviser vores skadeafdeling dækningen af skaden under kaskoforsikringen overfor klager med begrundelse, at klager ikke har sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Skadeafdelingens vurdering er baseret på at oplysningerne modtaget af klager ikke har været i overensstemmelse med det faktiske omstændigheder.

Der har herefter været dialog med skadeafdelingen og klager, hvor det ikke har givet anledning til at ændre vurderingen.

Den 23.3.2020 indbringer klagers advokat sagen for vores klageansvarlig enhed.

I forbindelse med gennemgang af sagen i vores klageansvarlig enhed, bemærkes det, at den modtagne DanCrash erklæring er udfærdiget alene på baggrund af klagers forklaring og på tør vej. Begge parter har oplyst, at det regnede på skadetidspunktet.

Vi har derfor, i samarbejde med [modpartens ansvarsforsikringsselskab], bedt DanCrash udfærdige en rekonstruktion, som respekterer parternes oplysninger om hastighed, kørselsforløb og vejrliget for pågældende uheldstidspunkt. Bilag 6.

Denne erklæring har ikke givet anledning til at vi ændrede skadeafdelingens vurdering.

Den 4.6.2020 fastholder Klageansvarlig enhed skadeafdelingens afvisning overfor klager advokat. Bilag 7.

Den 3.8.2020 foreligger klagers advokat sagen for nævnet.

Vores vurdering

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.

Sagen vedrører et sammenstød mellem klagers kaskoforsikrede bil og modpartens bil, der er forsikret hos andet selskab. Klager og modpart har samstemmende forklaret, at skaderne på bilerne skete ved et færdselsuheld den 18.11.2019. Taksatoren har ikke kunne få skaderne på klagers bil til at stemme overens med klagers forklaring, hvorfor sagen overgår til vores konsulent. I samarbejde med modpartens selskab blev DanCrash anmodet om at 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.

Ved udlæsning af data fra modpartens bil's airbagmodul blev der fundet data vedr. 2 kollisioner foretaget med 10 sekunders mellemrum, i overensstemmelse med deformationerne på klagers bil, hvor der også blev fundet tegn på 2 kollisioner. Dvs. modparten har påkørt klagers bil 2 gange med 10 sekunders mellemrum.

Klager har skriftligt forklaret, at hun kørte ca. 15-25 km/t, da hun skulle dreje til venstre på en sidevej, hun bliver ramt af modparten i siden og bliver trukket ud til siden af vejen, hvor hendes bil rammer et vejskilt. Modparten overholder ikke sin ubetinget vigepligt. Klager skønner modpartens hastighed til 50-60 km/t. Modpart har ligeledes skriftligt til sit selskab forklaret, at han overtrådte sin ubetinget vigepligt og påkørte klager. Der var meget glat, da det havde regnet og da han forsøgte at bremse, glider han ind i klager bil.

Dancrash har konkluderet, at klagers bil har holdt stille, da modparten påkører denne og modpartens bil har påkørt klagers bil 2 gange. Skaderne på bilerne stemmer således ikke overens med klagers og modpartens skriftlige forklaring om, at skaderne på bilerne kun er opstået ved kun 1 kollision.

Der blev fundet en højdeforskel mellem afsættende travers på modpartens bil og deformationen på klagers bils bagdør, hvilket indikerer, at bilerne ikke stod i samme niveau under kollisionerne, eller at modpartens bil var under kraftig acceleration.

Dancrash oplyser, at ved sammenstilling var der ikke overoverensstemmelse med deformationernes højder. For at højden kunne stemme overens med det faktiske, blev modpartens bils front hævet ca. 7 cm.



Derefter ses beskadigelserne nu således overensstemmende.

Ved undersøgelse af skaderne på klagers bil kunne det konstateres, at deformationerne ikke afspejler kollisionshastigheden. DanCrash konstaterer, at der ikke var ridser i bilens længderetning, hvilket viser, at klagers bil holdt stille ved påkørsel, og at skaderne ikke understøttes af forklaringerne om, at modparten førte bil med 50-60 km/t. Derudover er der ikke sammenhæng mellem den naturlige placering af klagers bil på vejen ved foretagelse af venstresving og bilens placering efter sammenstød udenfor vejbanen, hvor det på grundlag af objektive oplysninger lægges til grund, at bilen holdt stille på sammenstødstidspunktet.

Vi har bedt vores taksator om forklaring til dette punkt:

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

Ved udlæsning fra modpartens bil viste de udlæste data, at modulet gemte oplysninger fra 2 kollisioner, som var sket med ca. 10 sekunders mellemrum. Data blev udlæst i sin helhed og uden fejl. Vi henviser til tabellerne i DanCrash erklæringen bilag 5.

Hastigheden ses varierende fra ca. 5 sek. til 2½ sek. før kollision, hvor der sker kraftigt acceleration fra stilstand og til udlæste 24 km/t. Bremsepedalen har ikke været benyttet på noget tidspunkt i de 5 sekunder op til kollisionen.

DanCrash oplyser, at modpartens bil har holdt stille fra -4,75 sek. til -3,25 sek. før uheldet. Fra -2,75 sek. til 0 sek. (kollisionen) stiger visningen af hastigheden fra 0 til 22 km/t, og falder umiddelbart inden kollisionen til 18 km/t.

Ved analysering af data gemt i ACM'en, ses de ikke at stemme overens med det forklarede hændelsesforløb om en hastighed på 50-60 km/t for modpartens bil.

Gemte data vurderes at stemme overens med at være opstået i kollision med klagers bil og hastigheden stemmer overens med det vurderede for modpartens bil.

Den første kollision viser en stillestående [modpartens bil] (modpartens bil) som efter få sekunder kører frem mod kollisionen, styrer mod venstre under hele forløbet, og rammer med ca. 18 km/t. I anden kollision vurderes den skiftende hastighed og omdrejningstal at være et udtryk for, at bi-

len indledningsvist laver hjulspin samtidig med at koblingen er delvist aktiveret. Herefter slippes koblingspedalen og bilen får fæste og kører frem mod [klagerens bil] med 100% speeder (trykket helt ned) og kolliderer, uden at bremsen benyttes.

Når [modpartens bil] kører hen mod [klagerens bil], hæves forenden pga. accelerationen.

Ved test på underlag med lav friktion hævede [modpartens bils] forende sig ca. 5 cm under acceleration. Det vurderes således sandsynligt, at [modpartens bils] forende hæves op til 7 cm på almindelig tørt underlag, ved maksimal acceleration.

Det er DanCrashs vurdering, at ikke alle skader på klagers bil kan henføres til det anmeldte sammenstød.

Endvidere bemærker vi, at såfremt det lægges til grund, at der var glat føre på uheldstidspunktet, ville modpartens bil ifølge Dancrash være endt ude på marken, og ikke med den anmeldte slutposition på kørebanen, som oplyst af klager.

Vi har dog bedt DanCrash udfærdige en erklæring, som respekterer parternes oplysninger om hastighed, kørselsforløb og vejrliget for pågældende uheldstidspunkt (Bilag 6).

DanCrash oplyser, at ved rekonstruktion udfærdiget på baggrund af oplysninger fra føreren af begge biler, og der på kørebanen udføres et naturligt placeret venstresving ved nedsat friktion som følge af regnvej, er der uoverensstemmelser mellem det faktisk dokumenterede og følgende faktorer:

- Slutposition for [klagerens bil] og [modpartens bil]
- Ridser og deformationer på højre side af [klagerens bil]
- Deformationsomfanget på begge biler
- Kollisionsvinklen
- Data om to kollisioner udlæst fra [modpartens bils] airbagmodul
- Data om hastighed i kollision udlæst fra [modpartens bils] airbagmodul

Der blev ved rekonstruktionernes udfærdigelse ikke fundet nogen overensstemmelser mellem det forklarede forløb og de udlæste data fra modpartens bil eller de dokumenterede deformationer på bilerne samt de angivne påkørte skilte.

DanCrash har udfærdiget 4 forskellige scenarier ud fra parternes forklaringer, uden det dog har kunne stemme overens med de af parterne afgivne forklaringer.

Der er fundet følgende overensstemmelser

- Vinklen mellem bilerne er ved rekonstruktionen ca. 30 grader, hvilket vil resultere i tydelige dybe ridser i længderetningen på siden af [klagerens bil], som ikke blev fundet ved undersøgelsen jf. de dokumenterede skader i oprindelig erklæring.
- Slutpositionen for [modpartens bil] er ved begge hastigheder beregnet ude på marken ved T-krydset, og ikke på kørebanen, som oplyst af [klagerens bils] fører. - Der er ved rekonstruktionen ligeledes ikke overensstemmelse med de udlæste data fra [modpartens bil], der dokumenterer 2 kollisioner ved hhv. 18 km/t & 24 km/t, og ikke én kollision med hastigheder som oplyst af parterne. Data fra en sådan kollision vil forårsage lagring af data, samt udløsning af frontairbag i [modpartens bil].

- I oprindelig erklæring er der beskrevet en uoverensstemmelse i højdeforskellen på bilernes deformationer, på ca. 7 cm. Hvis [klagerens bil] var under venstresving, vil det resultere i at bilen krænger mod højre, og løfter venstre side med skønsmæssigt 5 cm i kollisionen. Ydermere sænker [modpartens bils] forende sig under nedbremsningen, hvilket betyder at der er en uoverensstemmelse i deformationernes højde på samlet mere end 12 cm.
- I rekonstruktionen kommer ingen af bilerne i kontakt med skilte og tavler på uheldsstedet. På skærmdump ved 4. scenarier er angivne påkørte skilte placeret ved den røde markering.

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. rapporter fra DanCrash, hvorfor vi har afvist at dække skaderne på klagers bil.

Klagers advokat har stillet spørgsmål ved rigtigheden i DanCrash erklæringen, hvilket vi ikke er enig i, da DanCrash er anerkendt og anvendt i branchen af både forsikringsselskaber, advokater og anklagemyndigheder i at rekonstruerer og analyserer færdselsuheld for korrekt udredning af hændelsesforløb, og vi ser ingen grund til at betvivle deres rapport og konklusionerne heri. Vi bemærker at flere sager er afprøvet ved Ankenævnet for Forsikring samt i diverse retsinstanser, hvor disse rapporter hovedsageligt bliver anvendt til at påvise evt. forsikringssvig.

DanCrash er således et meget anerkendt firma, som har sin ekspertise inden for teknisk undersøgelse af færdselsuheld, ligesom Ankenævnet for Forsikring og domstolene også har anerkendt og lagt vægt på DanCrash's ekspertise i deres afgørelser. Ligeledes vil man kunne se DanCrash præsenteret i diverse tvprogrammer vedr. færdselsuheld sammen med politi og rådet for færdselssikkerhed.

DanCrash er et uvildigt eksternt firma som udfærdiger rapporter ud fra de respektive parter forklaringer. Vi er således ikke enige i klagers advokats påstand om, at DanCrash rapporten helt tydeligt bærer præg af at være udarbejdet til støtte for forsikringsselskabet.

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

Ligeledes skal vi bemærke, at en erklæring fra DanCrash ikke skal kommenteres eller blive kommenteret af parterne i forvejen. Såfremt der måtte opstå uafklaret spørgsmålet, søger selskabet for at disse bliver belyst.

Det er vores vurdering at yderligere erklæringer, som ønsket af klagers advokat, ikke vil føre til andet resultat.

Klagers advokat har under klagesagen stillet spørgsmålstegn, at erklæringen er udfærdiget på tørt underlag. Dette har vi bedt DanCrash om at udfærdige en supplerende erklæring på. DanCrash har i begge erklæringer oplyst, at der ikke er belæg for at antage, at kollisionen er sket på en måde, der passer til det overfor selskabet tilkendegivende. Det er dog overvejende sandsynligt, at de to biler er kollideret med hinanden, dog ikke som oplyst af parterne.

På baggrund af ovennævnte fastholder vi, at det ikke er sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Til støtte for vores vurdering henviser vi til Ankenævnskendelserne 91.850 og 94.442. I begge kendelser har nævnet lagt vægt på DanCrash's undersøgelserne. I denne sag har vi ligeledes lagt vægt på DanCrash undersøgelsen, som har taget afsæt i de foreliggende oplysninger i sagen.

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.

Klagers advokats klage til nævnet har ikke givet os anledning til at ændre vores afgørelse."

Klagerens advokat har i brev af 28/8 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Det er uhensigtsmæssigt, at Gjensidige har littereret egne bilag med tal på samme vis som klager. Bogstaver havde lettet overblikket.

Det er uhensigtsmæssigt, at Gjensidige i fuldstændig uændret form har genfremlagt tre bilag, der allerede var fremlagt med klagen? Har indklagede ikke læst klagen?

- Indklagedes bilag 4 er identisk med klagers bilag 1.
- Indklagedes bilag 5 er identisk med klagers bilag 3.
- Indklagedes bilag 7 er identisk med klagers bilag 6.

Bemærkninger i øvrigt:

Undertegnede/klager er særdeles forundret over det med indlægget fremlagte bilag 6 (supplerende erklæring fra DanCrash).

Erklæringen er udfærdiget d. 28. maj (for indklagede; dvs. ikke for [modpartens ansvarsforsikringsselskab] som den første rapport), og erklæringen er således i indklagedes besiddelse, da man d. 6. juni - via klageansvarlig - fastholder afvisningen. MEN; DanCrash-rapport 2 har på intet tidspunkt været fremsendt/medsendt til undertegnede/klager!

Det forekommer betænkeligt, at indklagede ikke orienterer en forsikringskunde (repræsenteret ved advokat) om en sådan supplerende erklæring, men dette fordækte forløb bekræfter klagers opfattelse af, at DanCrash i særdeleshed i den konkrete sag udarbejder udtalelser for alene forsikringsselskaberne; *ikke* på objektiv vis for forsikringstagere (forbrugere).

Til selve rapporten bemærkes i korthed alene følgende:

De fastholdte konklusioner er naturlige, i det man - ved en ændring/markering af usikkerhed - ville skulle erkende, at den første rapport kunne være fejlagtig (fordi den alene var baseret på forsikringstaksatorer mistanke om 'urent trav').

Jeg er ikke tekniker, men med fornyet henvisning til det tidligere anførte skal jeg alene føre følgende (for mig særdeles sandsynlige) tese i marken:

'Da min klient ifin. planlagt venstresvingning på landevejen får et chok ved at se modpartens lys fra sidevejen komme tættere og tættere på, er det yderst sandsynligt, at hun for det første når at aktivere bremsen/holder helt stille. Hun kan samtidig som naturlig refleks have reageret ved at dreje rattet (hjulene) væk fra faren i brøkdelen af sekunder, inden hun bliver ramt. Såfremt hjulretningen i den påkørte servo-styrede [klagerens bil] (hjulene drejes let, især i vådt føre) i kollisionsøjeblikket har haft retning mod højre, vil hele vinklingen og den fysiske 'skubben' af [klagerens bil] blive langt mere i overensstemmelse med det af førerne beskrevne forløb.'

Hele den 'mystik' der er blevet konklusionen (den fastholdte) fra DanCrash er således baseret på den oprindelige mistanke, og det agter man tilsyneladende ikke at ændre på. Fotoopstillingerne ('skærmdumt fra et edb-program') i rapporten tager ikke højde for en sådan mulighed. Omvendt søger man at forstærke konklusionen ved at gentage illustrationen med flere hastigheder, der for de fleste er helt uden sammenhæng med, hvad man objektivt måtte antage (man hæfter sig unaturligt kraftigt ved de upræcise oplysningerne fra skadesanmeldelserne).

Hvad angår bilernes hastighed i selve kollisionsøjeblikket skal jeg således gentage, at noget sådant helt objektivt kan være særdeles svært at skønne over. I en chok-påvirket situation (også på anmeldelsestidspunktet) kan man nemt komme til at overse/huske forkert i forhold til, om det var hastigheden på vej hen mod et sted, eller om det var hastigheden i splitsekundet for en kollision, man erindrer og fortæller om. Anmeldelsesskemaerne er heller ikke entydige omkring dette.

De fastholdte argumenter fra indklagede omkring udlæsning af data fra skadevolders 'bilcomputer' er det umuligt for en skadelidt forbruger at forholde sig til. Det er dog yderst betænkeligt at basere en forsikringsteknisk afgørelse alene/overvejende på sådanne (mulige) data. En henvisning til politiets og domstolenes klippefaste tro på placeringsdata fra teleselskaber i straffesager er en oplagt reminder om at udvise forsigtighed."

Klagerens advokat har i brev af 28/8 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Se venligst dokument lagt på klageportalen d.d. om, at ... Politi har opgivet en mulig straffesag mod klager/min klient. Der er ingen oplysninger om, hvorvidt indklagede (i samarbejde med [modpartens ansvarsforsikringsselskab]) tillige havde indgivet en politianmeldelse mod [modpartens ansvarsforsikringsselskabs] forsikringstager (skadevolder), som [modpartens ansvarsforsikringsselskab] jo desuden havde kaskodækket bilskaderne hos."

Selskabet har i brev af 10/10 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Vi skal hermed vende tilbage til advokatens brev af 28.8.2020.

Ankenævnet for Forsikring

10.

95555

Sagen vedrører et sammenstød mellem klagers kaskoforsikrede bil og modpartens bil, der er forsikret hos andet selskab. Klager og modparten har samstemmende forklaret, at skaderne på bilerne skete ved et færdselsuheld den 18.11.2019.

Der blev udarbejdet DanCrash rapport, som har vist at klagers bil er blevet påkørt 2 gange mens den holdt stille og ved udlæsning fra modpartens bils airbagsmodul blev der fundet data, vedr. 2 kollisioner foretaget med 10 sekunders mellemrum. Disse er i overensstemmelse med deformationerne på klagers bil.

Hastigheden ses varierende fra ca. 5 sek. til 2½ sek. før kollision, hvor der sker kraftigt acceleration fra stilstand og til udlæste 24 km/t. Bremspedalen har ikke været benyttet på noget tidspunkt i de 5 sekunder op til kollisionen. DanCrash oplyser, at modpartens bil har holdt stille fra -4,75 sek. til -3,25 sek. før uheldet. Fra -2,75 sek. til 0 sek. (kollisionen) stiger visningen af hastigheden fra 0 til 22 km/t, og falder umiddelbart inden kollisionen til 18 km/t.

Dvs. modparten har påkørt klagers bil 2 gange med 10 sekunders mellemrum med hhv. 18 km/t og 24 km/t. Klagers bil har holdt stille begge gange.

Som vi oplyste i vores skrivelse til nævnet af 17.8.2020, bliver DanCrash testen udfærdiget alene på baggrund af de forklaringer som parterne har indgivet til de respektive selskaber. Der er ikke andre forklaringer eller synspunkter som spiller ind.

Ad supplerende erklæring: I forbindelse med gennemgang af sagen i vores klageansvarlig enhed, bemærkes det, at den modtagne DanCrash erklæring er udfærdiget alene på baggrund af klagers forklaring og på tør vej. Begge parter har oplyst, at det regnede på skadetidspunktet. Vi har derfor, i samarbejde med andet selskab, bedt DanCrash udfærdige en rekonstruktion, som respekterer parternes oplysninger om hastighed, kørselsforløb og vejrliget for pågældende uheldstidspunkt. Dette er også for at udrede evt. misforståelser omkring erklæringens indhold.

Vi beklager, at denne erklæring ikke er sendt til klagers advokat ligesom vi ikke kan se, at klagers advokat har anmodet herom.

Ad politiets frafald af sigtelse: Som vi tidligere har meddelt klagers advokat, er vores vurdering af erstatningssagen uafhængig af politiets undersøgelser. Vores afvisning af sagen sker på baggrund af de oplysninger, som er afgivet ved anmeldelsen, vores tekniske undersøgelser, undersøgelsen i øvrigt samt gældende forsikringsretlige regler.

Vi har noteret os indholdet i klagers advokats brev og har ikke fundet grundlag for at ændre vores vurdering, vi henviser dog til vores skrivelse til nævnet af 17.8.2020 med tilhørende bilag.

Sagen kan herefter forelægges nævnet."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af skadeanmeldelsen af 19/11 2019 fremgår bl.a.:

"Skadedato 18.11.2019

Skadetidspunkt Ca. 21

Ankenævnet for Forsikring

11.

95555

På hvilken adresse skete uheldet? Krydset mellem [vej 1] og [vej 2]. Billede vedhæftet.

Hvordan skete uheldet? Jeg kommer kørende af [vej 2] og ville dreje af på [vej 1]. En bil kommer kørende fra [vej 1] som har ubetinget vigepligt, standser ikke og køre ind i mig. Jeg bliver trukket ud til siden af vejen hvor bilen rammer vejskilt. Jeg har vedhæftet et billede som viser hvor jeg kommer kørende og hvor uheldet skete. Den sorte pil er min bil og den blå er modpartens bil.

...

Jeres køretøjs fart? Ca. 10-15 km"

Af supplerede spørgeskema fremgår bl.a.:

8. Hvad var din hastighed
ca 30-50 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: lagde først mærke til modpart da han kørte
Modpart: ind i mig
10. Hvad skønner du din modparts hastighed til at have været
Inventfald over 50/60 km/t.
11. Hvorledes kørte du ind i krydset. Satte du hastigheden ned – fortsatte du med uændret hastighed – øgede du hastigheden
Jeg satte hastigheden ned, for skulle dreje til venstre.
14. Med hvilken ca. hastighed kørte du/modpart, da sammenstødet skete
Dig: 15-25 km/t
Modpart: 50-60 km/t
17. Gjorde du/modpart noget for at undgå uheldet - i så fald hvad (hvis der blev bremsat – så med hvilken kraft: blokering - hårdt – normalt – blødt)
Dig: Næste ikke og reagere
Modpart: ?
- a. Hvis du holdt stille i uheldsøjeblikket, var bilens bremses så påvirket og med hvilken kraft (blødt – normalt – hårdt)
Dig: Blødt
- b. Hvis din modpart holdt stille i uheldsøjeblikket, var bilens bremses så påvirket – (lyste stoplygterne)
Modpart: ?
18. Skete der noget med dig, da I stødte sammen (f.eks. skubbet rundt/slået bevidstløs)
Nej min airbag sprang
19. Hvad skete der med din/modparts bil. I hvilken retning blev den skubbet/roteret
Dig: min bil skubbes af siden på [redacted]
Modpart: Hadde samme retning som han kom fra.
33. Hvordan var lysforholdene – mørkt/aftensol/daglys
mørkt
34. Hvorledes var vejret
Regnvær

Af rapport fra DanCrash af 24/1 2020 fremgår bl.a.:

"Opdrag

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

Sagen

Føreren af [klagerens bil] er oplyst kørende ad [vej 2] med ca. 30-50 km/t og skulle svinge til venstre i T-kryds ad [vej 1]. Umiddelbart inden svingningen kom føreren af [modpartens bil] kørende ad [vej 1] og kolliderede med [klagerens bil].

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

- Deformationens omfang og udseende
- Antal kollisioner
- Højden på [klagerens bil] en deformationer

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.

Ved udlæsning af data fra [modpartens bils] airbagmodul (ACM) blev der fundet data vedr. to kollisioner foretaget med 10 sekunders mellemrum, i overensstemmelse med deformationerne på [klagerens bil, hvor der også blev fundet tegn på to kollisioner.

Der blev fundet en højdeforskel mellem afsættende travers på [modpartens bil] og deformationen på [klagerens bils] bagdør, hvilket indikerer, at bilerne ikke stod i samme niveau under kollisionerne, eller at [modpartens bil] var under kraftig acceleration.

...

Delkonklusion 1

Der ses god overensstemmelse mellem bilernes kollision i vinklen vist i sammenstillingen, og bilerne har overvejende sandsynligt ramt hinanden som vist.

Kollisionen vurderes at være sket mod en stillestående [klagerens bil], da den ikke ses at indeholde ridser i bilens længderetning, som der vil være hvis den med ca. 20 km/t kolliderede med en anden part som oplyst.

Bilernes deformationer afspejler ikke en kollisionshastighed for [modpartens bil] på 50-60 km/t.

...

Delkonklusion 2

Ved analysering af data gemt i ACM'en, ses de ikke at stemme overens med det forklarede hændelsesforløb om en hastighed på 50-60 km/t for [modpartens bil].

Gemte data vurderes at stemme overens med at være opstået i kollision med [klagerens bil], og hastigheden stemmer overens med det vurderede for [modpartens bil].

Den første kollision viser en stillestående [modpartens bil] som efter få sekunder kører frem mod kollisionen, styrer mod venstre under hele forløbet, og rammer med ca. 18 km/t.

I anden kollision vurderes den skiftende hastighed og omdrejningstal at være et udtryk for, at bilen indledningsvist laver hjulspin samtidig med at koblingen er delvist aktiveret. Herefter slippes koblingspedalen og bilen får fæste og kører frem mod [klagerens bil] med 100% speeder (trykket helt ned) og kolliderer, uden at bremsen benyttes.

Når [modpartens bil] kører hen mod [klagerens bil], hæves forenden pga. accelerationen. Ved test på underlag med lav friktion hævede [modpartens bils] forende sig ca. 5 cm under acceleration. Det vurderes således sandsynligt, at [modpartens bils] forende hæves op til 7 cm på almindelig tørt underlag, ved maksimal acceleration.

...

Bestående skader

[Klagerens bils] bagende har flere skader som ikke vurderes at være opstået ved overstående kollision, da [klagerens bils] bagende ikke bliver skubbet ud i rabatten, hvor den eventuelt ville kunne ramme et skilt på uheldsstedet.

Ved kort undersøgelse af uheldsstedet, fandtes skiltene som vist herunder opstillet i Tkrydset. Skiltet med stednavne var nyligt opstillet. Ved opslag i 'Google-Maps' fandtes foto fra 2018, hvor tidligere skilt var opstillet i samme højde.

Ved sammenstilling mellem skiltet og [klagerens bil], kan det ikke afvises at [klagerens bil] har kollideret med skiltet til venstre, hvor to af tre ridser på højre side kan opstå. Forudgående placeringen for [klagerens bil] inden kollision i dette tilfælde, vil være i rabatten, nogenlunde som vist herunder.

De resterende skader på bagenden af [klagerens bil], beskrevet tidligere, vurderes ikke at være opstået i en og samme kollision, hvorfor de kan være opstået før eller efter kollision med [modpartens bil], eller kollision/kollisionerne er sket et andet sted."

Af klagerens advokats brev af 23/3 2020 til selskabets klageansvarlige enhed fremgår bl.a.:

"I fortsættelse af korrespondancen nedenfor, indbringes dækningsafslaget nederst hermed for den klageansvarlige hos Gjensidige.

Indledende bemærkninger:

Det findes i klar modstrid med god forsikringsskik, at der ikke er meddelt klagevejledning, da afslaget kom via mail nederst d. 13. februar.

Vedr. modpart og dennes forsikring hos [modpartens ansvarsforsikringsselskab]:

Det fremsendte dokument/mailuddrag fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab] overrasker, og jeg er ikke enig i det i dokumentet anførte.

Jeg har som advokat fundet frem til den ansvarlige modpart ([modpartens ansvarsforsikringsselskabs] forsikringstager; jfr. navnet [modparten] i [modpartens ansvarsforsikringsselskabs] mail), og denne bekræfter min klients allerede afgivne oplysninger om, at de 2 førere intet kendskab havde til hinanden forud for færdselsuheldet.

[Modparten] var meget overrasket over de oplysninger, jeg kunne give i telefonen om dækningsafvisning (han havde heller ikke talt med min klient siden uheldet), og ([modparten]) har til mig oplyst følgende:

[Modparten] erkender fortsat det fulde ansvar for uheldet, og han havde intet kendskab til, at der havde været foretaget tekniske undersøgelser omkring uheldet.

[Modparten] oplyser at have modtaget kaskodækning på eget køretøj uden indsigelser fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab] (og han vidste intet om, at [modpartens ansvarsforsikringsselskab] havde afvist ansvar overfor Gjensidige/min klient).

Ved min gengivelse af uddrag af 'rapporten' fra DanCrash var han igen meget overrasket og uforstående. Han gentog, at det var vådt føre, og at han ikke fik bremsset ved hjaltænderne, ligesom han ramte min klient køretøj som hele tiden beskrevet. Han fastholder klart, at min klients køretøj naturligvis blev ramt det sted på vejbanen, hvor min klient skulle dreje til venstre, og i den sammenhæng bekræfter han samtidig, at hans køretøj skubbede min klients [klagerens bil] sidelæns ud i rabatten/skiltene. At min klient bil kunne skubbes som sket tilskriver også [modparten] det forhold, at vejbanen var ganske våd, hvorfor hjulgrebet har været begrænset (bilen kunne glide på den våde vejbane).

[Modparten] kunne hverken ifm. egen skadesanmeldelse dengang eller nu sige noget med sikkerhed om hverken egen hastighed eller min klients 'hastighed' (om min klient holdt mere eller mindre stille forud for det påtænkte venstresving).

[Modparten] ser dog ikke relevansen heri, da han jo ubetinget erkender, at han ikke fik bremsset ned og ramte min klient Foreholdt DanCrash-oplysningen om 2 mulige sammenstød, er [modparten] også uforstående overfor dette. [Modparten] ville dog på ingen måde afvise, at 'inertien' i sammenstødet har været sådan, at hans bil først skubbede, hvorved [klagerens bil] kom nogle centimeter væk, hvorefter hans bil (egen inertie og fortsat fremdrift) måske få øjeblikke derefter på ny ramte [klagerens bil] en smule forskudt på bagdøren. Foreholdt mulige teknik-udlæsninger fra bilernes udstyr (om måske 10 sekunders mellemrum) er [modparten] helt uforstående og har slet ingen tillid til sådanne tidsangivelser eller elektronik. Han fastholder et enkeltstående og sammenhængende uheldsforløb (og anerkender jo ansvaret herfor).

Min bemærkning om det anførte fra [modparten]:

Henset til det fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab] medsendte, opfordres Gjensidige til at indhente supplerende oplysninger fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab] om dette selskabs dækning af skaderne på modpartens egen bil. Hvis man har dækket sådanne skader, bedes [modpartens ansvarsforsikringsselskab] (og Gjensidige) redegøre nærmere for, af hvilken årsag skaderne betales for det ene køretøj (den ansvarliges!) men afvises hos den skadelidte/påkørte part?

Øvrige bemærkninger til afvisningsbegrundelsen:

Det fastholdes, at min klient ikke holdt 'parkeret' i vejsiden. Hun befandt sig i egen vognbane og blev skubbet sidelæns, se ovenfor.

Hverken Gjensidige eller den ensidigt indhentede rapport fra DanCrash har på nogen vis dokumenteret det modsatte.

Min klients skønnede angivelse af modpartens hastighed kan ikke tillægges nogen væsentlig betydning i sagen.

Ankenævnet for Forsikring

15.

95555

Min klient har naturligvis opfattet en meget voldsom sidelæns påkørsel (side-airbag udløstes jo f.eks.), og i en sådan situation og chok-påvirkning vil de fleste opfatte modpartens hastighed som 'høj' og kan nemt komme til at skønne denne væsentligt højere end den faktisk var.

Min klients egen hastighed har været meget lav. Hun skulle jo dreje til venstre og havde sænket hastigheden betydeligt. Måske nåede hun (fik vel pludselig et par skinnende lygter ind fra venstre side ...) at holde nærmest helt stille. Det husker hun ikke klart i dag (tilskriver jeg chok-effekten), men afvises kan det bestemt ikke.

Min klient har som skadelidt part ingen kommentarer til (ingen viden om), hvilket reaktionsmønster modparten har haft i egen bil hvad angår aktivering af bremses eller ej. Det har dog været en 'panik-situation' også for modparten, da det opdages at man ikke når at standse, og derfor kan det bestemt ikke afvises, at modparten har 'trådt utilsigtet på pedalerne'.

Afsluttende bemærkninger:

Til brug for min egen vurdering af sagen havde jeg også forud for et møde med min klient søgt kortoplysninger i sagen, og jeg vedhæfter som service mit bilag herom.

Tilsvarende vedhæfter jeg en opstilling over de fotos, jeg har modtaget fra min klient og som blev taget på stedet (med til tider forståeligt 'rystende hånd') på uheldsaftenen.

Intet af dette modsiger på nogen vis min klients helt naturlige holdning til færdselsuheldet (som min klient jo var 100% uden skyld i), og dermed min klients berettigede forventning om, at skaderne skal dækkes.

Jeg kan supplerende oplyse, at min klient på uheldstidspunktet arbejdede som ... hos en ... i [by 1]. Derfor havde hun egen bil. Som følge af skaderne/totalskaden på min klients bil, enedes min klient med [by 1]-arbejdsgiveren om at fratræde. Min klient arbejder i dag på en ... i [by 2].

Jeg har naturligvis også drøftet truslen fra Gjensidige om at politianmelde min klient i sagen. Også en sådan trussel tages dog med sindsro, såfremt Gjensidige ønsker at behandle egen forsikringskunde som varslet.

Hvad nu:

Jeg anmoder om hurtig behandling af nærværende klage, således sagen - hvis man ikke revurderer - kan indbringes for Ankenævnet for Forsikring.

Min klient er selvsagt i en meget vanskelig økonomisk situation og har behov for en afklaring/at komme videre."

Af supplerende erklæring af 28/5 2020 fra DanCrash fremgår bl.a.:

"Opdrag

For uddybelse af tidligere erklæring, bedes DanCrash udfærdige en rekonstruktion som respekterer parternes oplysninger om hastighed, kørselsforløb og vejrliget for pågældende uheldstidspunkt.

Denne supplerende erklæring er udfærdiget med samtykke fra Skadekonsulent, ... fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab].

...

Konklusion

Ved rekonstruktion udfærdiget på baggrund af oplysninger fra føreren af begge biler, og der på kørebanen udføres et naturligt placeret venstresving ved nedsat friktion som følge af regnvej, er der uoverensstemmelser mellem det faktisk dokumenterede og følgende faktorer:

- Slutposition for [klagerens bil] og [modpartens bil]
- Ridser og deformationer på højre side af [klagerens bil]
- Deformationsomfanget på begge biler
- Kollisionsvinklen
- Data om to kollisioner udlæst fra [modpartens bils] airbagmodul
- Data om hastighed i kollision udlæst fra [modpartens bils] airbagmodul

Der blev ved rekonstruktionernes udfærdigelse ikke fundet nogen overensstemmelser mellem det forklarede forløb og de udlæste data fra [modpartens bil] eller de dokumenterede deformationer på bilerne samt de angivne påkørte skilte.

Rekonstruktion som forklaret

Ved henvendelse fra modparts forsikring, Gjensidige, er der fra [modpartens ansvarsforsikringsselskab] tilgået oplysninger i sagen, hvor [modpartens ansvarsforsikringsselskab] oplyser, at føreren af [modpartens bil] forklarer:

'... at der var meget glat, da det har regnet og da han forsøger at bremse, glider han ind i modpart.'

Ved rekonstruktionen blev friktionskoefficienten reduceret til 0,6 på baggrund af DMI's historiske oplysninger, hvilket resulterer i en maksimal afbremsning på ca. 5,9 m/s².

...

Under udfærdigelse af rekonstruktionen er følgende fire scenarier dannet på baggrund af intervallet af de oplyste hastigheder.

...

I overstående scenarier er [klagerens bil] placeret som typisk venstresvingende, og forudsat en hastighed på 15 og 25 km/t. Kollisionen mellem bilerne sker hvor de faktiske skader er placeret.

Hvis [modpartens bil] bliver ført med enten 50 km/t eller 60 km/t i kollisionsøjeblikket, og føreren har forsøgt at standse ved fuld afbremsning i 1 sekund, vil bilen forud for kollisionen have kørt hhv. ca. 71 km/t 17 m før krydset og 82 km/t ca. 20 meter før krydset.

Uoverensstemmelser

Vinklen mellem bilerne er ved rekonstruktionen ca. 30 grader, hvilket vil resultere i tydelige dybe ridser i længderetningen på siden af [klagerens bil], som ikke blev fundet ved undersøgelsen jf. de dokumenterede skader i oprindelig erklæring.

Slutpositionen for [modpartens bil] er ved begge hastigheder beregnet ude på marken ved T-krydset, og ikke på kørebanen, som oplyst af [klagerens bils] fører.

Der er ved rekonstruktionen ligeledes ikke overensstemmelse med de udlæste data fra [modpartens bil], der dokumenterer 2 kollisioner ved hhv. 18 km/t & 24 km/t, og ikke én kollision med ha-

Ankenævnet for Forsikring

17.

95555

stigheder som oplyst af parterne. Data fra en sådan kollision vil forårsage lagring af data, samt udløsning af frontairbag i [modpartens bil].

I oprindelig erklæring er der beskrevet en uoverensstemmelse i højdeforskellen på bilernes deformationer, på ca. 7 cm. Hvis [klagerens bil] var under venstresving, vil det resultere i at bilen krænger mod højre, og løfter venstre side med skønsmæssigt 5 cm i kollisionen.

Ydermere sænker [modpartens bils] forende sig under nedbremsningen, hvilket betyder at der er en uoverensstemmelse i deformationernes højde på samlet mere end 12 cm.

I rekonstruktionen kommer ingen af bilerne i kontakt med skilte og tavler på uheldsstedet. På skærmdump ved 4. scenarier er angivne påkørte skilte placeret ved den røde markering."

Af politiets brev af 4/9 2020 til klageren fremgår bl.a.:

"Ingen straffesag mod dig

Jeg har i dag besluttet at opgive sigtelsen mod dig for forsikringsbedrageri, ved forud for den 3. april 2020 til forsikringsselskabet Gjensidige Forsikring, at have opgivet urigtige oplysninger om et færdselsuheld den 18. november 2019, hvor din bil blev beskadiget. Det betyder, at der ikke bliver nogen straffesag.

Begrundelse

Begrundelsen for min afgørelse er, at jeg ikke forventer, at du vil blive fundet skyldig i bedrageri."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"Kaskodækning

19. Hvad dækker forsikringen

19.1

Tab af det forsikrede køretøj inkl. tilbehør samt enhver skade på dette med de begrænsninger og undtagelser, der er nævnt i afsnit 19 og 20.

...

21. Forsikringen dækker ikke

...

21.8

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, ægtefællen/ samleveren, hjemmeboende børn eller den faste bruger 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 hun den 18/11 2019 var involveret i et færdselsuheld, hvor modparten ikke overholdt sin ubetingede vigepligt i et T-kryds og ramte hendes bil. Klageren er utilfreds med, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for skaderne på hendes bil.

Klageren har blandt andet anført, at rapporten fra DanCrash er bestilt af modpartens ansvarsforsikringsselskab, at rapporten ikke har været forelagt for hende, hvorfor hun ikke har kunnet kommentere på de konkrete omstændigheder, og at hun ikke har haft kendskab til den supplerende erklæring med rekonstruktionerne. Det er hendes opfattelse, at rapporten og den efterfølgende rekonstruktion fra DanCrash ikke bør være afgørende for sagens udfald. Hun mener, at det er yderst betænkeligt at basere en forsikringsteknisk afgørelse alene på data fra modpartens bil. Hun mener, at der bør foretages et uvildigt syn og skøn omkring færdselsuheldets omstændigheder, hvor begge bilisters samstemmende forklaringer kan indgå. Såfremt nævnet er enig heri, bør sagen afvises.

Klageren har videre anført, at det er meget svært at skønne over hastigheder, hvorfor det ikke er utænkeligt, at hun har holdt stille i forbindelse med venstresvingningen. Hun mener, at det er sandsynligt, at hun for det første aktiverede bremsen, og at hun som naturlig refleks kunne have reageret ved at dreje rattet væk fra modparten.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at selskabet ikke har anset det bevist, at det anmeldte færdselsuheld er sket som anmeldt. Selskabet har oplyst, at sagen blev overgivet til en konsulent, som blev enig med modpartens ansvarsforsikringsselskab om, at bilerne skulle undersøges nærmere, hvorefter der blev lavet en rapport fra DanCrash. Selskabet har oplyst, at modpartens ansvarsforsikringsselskab allerede havde udbetalt erstatning for modpartens totalskadet bil, men at modpartens ansvarsforsikringsselskab stadig havde bilen og gerne ville medvirke til at undersøge sagen. Modpartens ansvarsforsikringsselskab politianmeldte efterfølgende begge parter for forsøg på assurancesvig. Derudover har modpartens ansvarsforsikringsselskab afvist erstatningspligten, idet ansvarsforsikringsselskabet finder at måtte lægge til grund, at uheldet er arrangeret.

Selskabet har oplyst, at den modtagne rapport fra DanCrash er udfærdiget alene på baggrund af klagerens forklaringer om uheldet, og at det i rapporten er lagt til grund, at vejen var tør. Rapporten konkluder, at der ikke er belæg for, at kollisionen er sket som beskrevet af parterne. Da begge parter imidlertid har oplyst, at det regnede på skadetidspunktet, har man bedt DanCrash udfærdige en ny rekonstruktion, som respekterer parternes oplysninger om hastighed, kørselsforløb og vejrliget. Rekonstruktionen har ikke givet DanCrash anledning til at ændre vurderingen. Selskabet har anført, at der ved udlæsning af data fra modpartens bils airbagmodul blev fundet data vedrørende 2 kollisioner foretaget med 10 sekunders mellemrum, at klagerens bil holdt stille, da modparten påkørte den, og at modpartens hastighed umiddelbart inden første kollision var 18 km/t, hvilket ikke stemmer overens med klagerens og modpartens forklaringer.

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

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren har oplyst til selskabet, at hun kørte cirka 15-25 km/t, og at modparten kørte 50-60 km/t da sammenstødet skete, men at undersøgelsen af 24/1 2020 fra DanCrash viste, at der ikke er overensstemmelse mellem skaderne og oplysningerne om hændelsesforløbet. Nævnet har også lagt vægt på, at der ved udlæsning af data fra modpartens bils airbagmodul blev fundet data vedrørende to kollisioner foretaget med 10 sekunders mellemrum, hvilket stemmer overens med deformationerne på klagerens bil.

Nævnet har videre lagt vægt på den supplerende erklæring af 28/5 2020 fra DanCrash, hvor der ved rekonstruktionerne ikke blev fundet overensstemmelse mellem det forklarede forløb og de udlæste data fra modpartens bil eller de dokumenterede deformationer på bilerne og de angivne påkørte skilte.

Ankenævnet for Forsikring

20.

95555

Selv om rapporten og den efterfølgende supplerende erklæring fra DanCrash er ensidigt indhentet, finder nævnet, at der ikke er grundlag for at se bort fra oplysningerne.

Nævnet har tillige lagt vægt på, at det fremgår af rapporten af 24/1 2020 fra DanCrash, at klagerens bil havde bestående skader, herunder at bilens bagende havde flere skader, som ikke vurderes at være opstået ved overstående kollision, da bilens bagende ikke blev skubbet ud i rabatten, hvor den eventuelt ville kunne ramme et skilt.

Det forhold, at politiet har opgivet sigtelsen mod klageren, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Svend Bjerg Hansen