

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 8. september 2021 blev i sag nr. 95942:

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 15/10 2020 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

I forbindelse med en skade af mit køretøj. Jeg har haft flere skader i mit køretøj, det er en gammel bil fra 2007. I forbindelse med den sidste ulykke har Gjensidige udarbejdet en konklusion, hvor de mener, at begge skader ikke kunne ske på samme tidspunkt. Jeg er skam også helt enig, jeg har fortalt dem at jeg har haft en tidligere skade, og det er også skrevet på en mail til dem. Jeg kan ikke gøre for, at ulykken var i nærheden af den tidligere skade. Det er derfor, at denne sag nu er oppe og køre, Gjensidige mener at der skulle være noget fusk over det. Derfor ønsker jeg om jeres hjælp i denne sag.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Min erstatning for mit køretøj."

Selskabet har den 4/12 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. 2.0 (**Bilag 2**). Forsikringstager klager over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den forsikrede bil, som var involveret i et færdselsuheld på ...vej i ... d. 23.10.2019, hvor klager angiveligt skulle have overtrådt sin ubetinget 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. 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. 95.257.

Sagens fakta

Den 28.10.2019 modtager vores skadeafdeling en skriftlig anmeldelse, hvor det oplyses, at klager var involveret i et færdselsuheld d. 23.10.2019, skaden skulle angiveligt være sket, da klager kører ud fra en sidevej ud og overser modparten, hvorved påkørsel er uundgåelig. Det oplyses videre, at der var køreløst på bilen, og at klagers bils hastighed var 20 km/t. **Bilag 3.** Den 30.10.2019 beder skadeafdelingen klager uddybe sin forklaring, samt udfylde spørgeskema til vurdering af omstændigheder ved færdselsuheld. Den 6.11.2019 modtager skadeafdelingen skitse fra klager, samt kort beskrivelse af uheldet, klager oplyser følgende: *'Jeg kørte på ...vej i nærheden af [træningscenter], 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'*. **Bilag 4**

Den 15.11.2020 modtager skadeafdelingen udfyldt spørgeskema retur fra klager. **Bilag 4.** Halvdel af spørgsmålene i skemaet er ikke besvaret. Sagen overgår til vores konsulent. Vores konsulent beder DanCrash om at foretage en nærmere undersøgelse af klagers og modpartens 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. **Bilag 5.** Erklæringen viser 2 kollisioner, hvor klagers bil har holdt stille begge gange. 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. Den 12.3.2020 modtager vi mail fra klager, hvor han bl.a. beder om kopi af DanCrash rapport. Skadeafdelingen sender herefter kopi af DanCrash rapporten til klager. Den 20.10.2020 forelægger klager sagen for Ankenævnet.

Vores undersøgelse

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 klager, føreren af [bilmærke], fra højre kommende [andet bilmærke] (modpartens bil), og kører ud foran den. Føreren af [modpartens bil] når ikke at undvige, og kolliderer med højre side af [klagerens bil]. Erklæringen fra DanCrash bliver udfærdiget d. 20.12.2019. **Bilag 5.** Klagers bil er [bilmærke] og modpartens bil er [andet bilmærke].

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.

vet af parterne. Modparten har skriftligt forklaret, at han kørte ca. 55 km/t da han påkører klager i siden. Klager har ligeledes skriftligt forklaret, at han kørte ca. 20 km/t da han overtrådte sin ubetingede vigepligt. DanCrash har konkluderet, at klagers bil har holdt stille, da modparten påkører denne og klagers bil er påkørt af modpartens bil 2 gange, begge gange har klagers bil holdt stille. Skaderne på bilerne stemmer således ikke overens med klagers og modpartens skriftlige forklaring om, at skaderne på bilerne er opstået kun ved 1 kollision. Det anføres, at der er uoverensstemmelse mellem udløste airbag i [modpartens bil], og manglende udløsning af gardinairbag i [klagerens bil] - ligesom manglende aktivering af selestrammer i [klagerens bil] - hvorfor det derfor er overvejende sandsynligt, at [klagerens 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 [klagerens bil] ikke er udløst ved kollisionen. Eneste plausible forklaring er, at der ikke har været "tænding" på [bilen] 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 [klagerens bils] fordyr 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: *'Jeg har haft flere skader i mit køretøj, det er en gammel bil fra 2007. I forbindelse med den sidste ulykke har Gjensidige udarbejdet en konklusion, hvor de mener at begge skader ikke kunne ske på samme tidspunkt. Jeg er skam også helt enig, jeg har fortalt dem at jeg har haft en tidligere skade og det er også skrevet på en mail til dem. Jeg kan ikke gøre for at ulykken var i nærheden af den tidligere skade. Det er derfor at denne sag nu er oppe og køre, Gjensidige mener at der skulle være noget fusk over det'.*

For at udrede alle misforståelser i klagers skrivelse til nævnet, har vi på ny rettet henvendelse til DanCrash. Vi har forespurgt DanCrash følgende:

- I denne sag bliver vi udfordret på, at den ene part ([bilmærke]/klager) 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 [bilmærke] (klagers bil) er afsat af [andet bilmærke] (modpartens bil)
- Kan DanCrash også konkludere, at begge skader er forvoldt imens bilen ([klagerens bil]) holdt stille?

Svaret fra DanCrash er følgende: *'Den forudbestående skade der er på [klagerens bil], er den rustformation på panelet under døren. De andre to skader er helt i overensstemmelse med begge at være afsat af [modpartens 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 [klagerens bil]. Og ja, begge gange har [klagerens bil] stået stille'.* Mailkorrespondancen vedhæftes som bilag 6.

Der er således væsentlig uoverensstemmelse mellem det faktisk hændte og forklaringerne fra parterne. Samtidig kan vi konstatere, at klager har ændret sin forklaring, efter klager har forelagt sagen for Ankenævnet. Klager oplyser, at skaderne er sket ved forskellige begivenheder, denne oplysning er ikke tidligere oplyst til selskabet ligesom klager heller ikke har anmeldt tidligere skader til selskabet. I spørgeskemaet bilag 4 punkt 27 spørger vi følgende: *'Havde din bil skader/buler på karrosseri/i lakken fra før uheldet. Havde den i øvrigt fejl eller mangler. Hvis ja, så bedes de beskrevet, samt om muligt illustreret ved tegning'*. Dette spørgsmål undlader klager at besvare. Vi kan ikke se, at klager har indsendt mail til selskabet med oplysning om en tidligere skade.

Vi afviser ikke, at kollisionen er sket mellem parterne, dog er kollisionen ikke sket som beskrevet af parterne. Klagers bil har holdt stille ved begge påkørsler, ligesom det er påvist, at begge skader på klagers bil er afsat af modpartens bil. Det er vores vurdering, at klager ikke har dokumenteret eller sandsynliggjort, at skaderne på klagers bil er opstået som anmeldt og ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Til støtte herfor lægger vi vægt på vurderingen fra DanCrash, hvoraf det fremgår, at skaderne er opstået ved 2 påkørsler, hvor klagers bil har holdt stille ved begge påkørsler - i modsætning til skadeanmeldelsen, hvoraf fremgik, at begge biler var i bevægelse, og der kun var tale om 1 påkørsel, samt at klagers bil var i bevægelse og kørte ca. 20 km/t. Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.: *'17. Kaskoforsikringen dækker enhver skade, der påføres det sikrede køretøj. 19.1. Forsikringen dækker ikke skader forvoldt med forsæt, ved grov uagtsomhed jf. forsikringsaftalelovens § 18.'* 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 26/1 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Sagens fakta bestrides ikke. I henhold til jeres undersøgelse vil jeg gerne nævne følgende punkter: Iht. delkonklusion 1 i DanCrash rapporten:

1. Jf. 1. afsnit: Jeg har kontaktet [bilforhandler] Danmark 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 i DanCrash rapporten. Højre stolpe airbag er efter DanCrash rapporten 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 min bil. Det er dog ærgerligt at en stort og anerkendt forsikringsselskab agter at fabrikere og begærer en sandsynliggørelse til at blive fakta.

2. jf. 2. afsnit: Det bestrides ikke, at der tidligere var en mindre skaden under døren på min [bil]. Det skal nævnes, at det findes besynderligt at selve denne skade er nævnt på bilen. Uagtet vil jeg gerne pointere, at denne tidligere skade ikke umiddelbart har noget med sagen at gøre.

3. jf. 3. afsnit: Kunne det være sandsynligt, at kollisionen mellem bilerne er sket med en vinkel på 85-80 grader? Jeg var i gang med at lave en U-vending for at køre ned af den samme vej jeg kom fra. Ved selve U-vendingen får jeg drejet ind på den anden trafikants vejbane og rette lidt ud således at jeg muligvis får rette op mellem 5-10 grader til venstre. Sandsynligheden for de opståede ridser og buler, som får døren til at forskydes, kan med en logisk tanke godt forestilles med dette

scenarie. DanCrash skriver selv under delkonklusion 1, side 6, 3. afsnit, at deformationerne på [klagerens bils] fordyr er sket i en vinkel væsentlig mindre end 90 grader, hvilket passer fint med mine erindringer. Skaden på forhjulet og skærmen er højst sandsynligt sket således: 3.1. Hjulet og fælgen er hårdere end det plastik der foreligger på [modpartens bils] forkofanger. Derfor er der ikke opstået ridser eller væsentlig skade på disse (se billedet af hjulet på side 6), mens hele [modpartens bils] venstre side er skade og ødelagt, jf. billederne af deformationerne på [modpartens bil] på side 3 af DanCrash rapporten.

Iht. kollision 1 i DanCrash rapporten:

1. 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.
2. Dette fører mit argument videre til, at da [modpartens bils] fremkom med en relativ høj fart, kunne den sagtens have ind-skubbet [klagerens bils] højre forhjul indad. DanCrash skriver selv ved første afsnit på side 7, at der i kollisionsvinkelen på 80-85 grader er overensstemmelse mellem [modpartens bils] skader på motorhjel, venstre hjørne og [klagerens bils] A-Stolpe. Penetration på døren stemmer ligeledes overens med at være afsat af yderste punkt på [modpartens bils] travers i venstre side.
3. Hvad DanCrash antager som meget sandsynligt sammenstød under kollision 1, huskes også som værende selvsagte måde hvorpå kollisionen opstod. Dette er både jeg og den anden trafikant enige om.
4. DanCrash antager i deres rapport at der er sket to 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 [modpartens bils] forende og [klagerens bils] højre forhjul. Havde de ramt hinanden følge af en og samme kollision er [modpartens bils] cirkelformede aftryk forskudt ca. 10 cm fra den afsættende følgekant og nummerpladen ville dermed være ramt.'
- 4.1. DanCrash har dog i deres rapport undladt en ekstrem vigtig detalje. Som det ses på billedet, står hjulene til at køre ligeud. Men som jeg gentagende gange har oplyst, var jeg i gang med en U-vending. Og ved U-vendinger vil dækket og hjulet ikke vende lige ud (som de er vist på billedet på side 9, men være skævt fordrejet, således at [modpartens bils] vil ramme gummidækkene i stedet for fælgen.
5. Dette beviser ligeledes at DanCrash ikke har rekonstrueret uheldet på præcis samme forudsætninger som var gældende ved selve kollisionen. DanCrash er derfor kommet til deres absurde konklusion under Delkonklusion 2 om, at der er sket 2 kollisioner. Det skal til Ankenævnet bekendes, at DanCrash 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 [personens] eget barn var med i bilen.

Iht. appendiks i DanCrash rapporten: Under appendikset skal det igen nævnes, at DanCrash understreger og sandsynliggør kollisionen på 80-85 grader, (den som de kalder kollision 1). Havde DanCrash rettet bilens 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. Jeg mener nu, efter denne lange sagsproces, at jeg har sandsynliggjort muligheden for at der er sket en dækningsberettiget skade på bilen."

Selskabet har den 20/2 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Som oplyst i selskabets skrivelse til nævnet af 4.12.2020, har modparten også forelagt sagen for nævnet. Denne sag har sagsnr. 95.257. Klagers kommentarer af 28.1.2021 er næsten identisk med kommentarer fra klager i sagsnr. 95.257 af 21.12.2020, hvorfor selskabets besvarelse også ville være derefter. For god ordens skyld skal det nævnes, at klager og modparten kender hinanden. 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, hvor klager angiveligt skulle have overtrådt sin ubetingede vigepligt og foretaget en U-vending, hvorved klager kolliderer med modparten, der kommer kørende ligeud. Der er blevet udarbejdet DanCrash rapport, som har påvist, at klagers bil ikke har været startet under kollision, der ses mindst 3 skader på klagers bil, hvoraf de 2 af skaderne stammer fra dette uheld, ligeledes fandtes skaderne at stemme overens med påkørsel fra modpartens bil. Klager har gentagne gange forsøgt at så tvivl om, en tidligere skade, som er på panelet under døren, senest i sine kommentarer af 28.1.2021. DanCrash har i mail af 6.11.2020 oplyst følgende: *'Den forudbestående skade der er på [bilmærke] (klagers bil) er den rust-formation på panelet under døren. De andre 2 skader er helt i overensstemmelse med begge at være afsat af [modpartens 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 [klagerens bil]. Og begge gange har [klagerens bil] holdt stille.'*

Vedr. klagers tekniske 'spørgsmål' i punkterne 1 – 5, har selskabet i sagsnr. 95.257 indhentet supplerende erklæring fra DanCrash med besvarelse af de tekniske spørgsmål samt udtalelse fra [bilmærke] forhandler. Selskabet finder det ikke relevant at indhente yderligere tekniske spørgsmål. Da det er selskabets vurdering, at dette ikke ændrer sagen udfald. Supplerende erklæring fra DanCrash vedhæftes som bilag 7 og udtalelse fra [bilmærke] forhandler vedhæftes som bilag 8. På baggrund af ovennævnte fastholder vi, at klager ikke har sandsynliggjort, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Klagers bil er ikke startet og bliver påkørt af 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 reaktionsevne, 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 begge biler var i bevægelse, han kørte selv med 20 km/t, men ved ikke farten på modpartens bil. Klager har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at skaderne på hans bil er opstået som anmeldt. Klagers bil er blevet påkørt af 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. forsik-

Ankenævnet for Forsikring

7.

95942

ringsbetingelserne punkt 19.1 har selskabet forbeholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed ved skader forvoldt med forsæt jf. forsikringsaftalelovens § 18. Sagen kan herefter forelægges nævnet."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Nævnet har blandt andet modtaget police af 21/3 2018, anmeldelse af 28/10 2019, mail af 6/11 2019 fra klageren til selskabet, spørgeskema af 15/11 2019, DanCrash erklæring af 20/12 2019, korrespondance mellem selskabet og DanCrash af 6/11 2020 og af 24/11 2020, supplerende besvarelse fra DanCrash af 26/1 2021 og forsikringsbetingelser ABD nr. 2.0. Uddrag af bilagene gengives nedenfor. Af anmeldelse af 28/10 2019 fremgår bl.a.:

"Skadedato 23/10/19

...

Hvordan skete uheldet? Jeg kører ud af en sidevej ud til ...vej da jeg så drejer til venstre køre kommer modparts bil kørende lige ud ind i mig på siden

Var der lys på køretøjet? 2,3

Var vejbelysning tændt på uheldsstedet Der fandtes ikke vejbelysning

Jeres køretøjs fart? 20 km

...

Beskriv skadeomfanget på egen bil På siden af bilen

Var der en modpart? Ja

...

Hvilken skade er der sket på modpartens køretøj? På fronten

Var der lys på køretøjet? 2,3

...

Var der nogle vidner? Nej"

Af mail af 6/11 2019 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.

"Jeg kører på ...vej i nærheden af [træningscenter], 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."

Af spørgeskema af 15/11 2019 fremgår bl.a.:

"3. Hvem førte bilen på uheldstidspunktet (navn, adresse og telefonnummer) Min lille bror navn

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

5. I hvilket kryds skete uheldet. Samtlige gadenavne bedes nævnt samt by/kommune

... ..vej nær [træningscenter]

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

Dig: jeg har sendt ... tegning og beskrivelse på hvordan ulykken opstod

Modpart: _____

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

Dig: _____

Modpart: _____

8. Hvad var din hastighed Ca. 20km

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

Dig: Det svært at svare på hvor mange meter det var. Da jeg køre ind til en sidevej til højre for at foretage en u-vending. Køre jeg til venstre uden at orientere mig rigtig, pludselig rammer modpart mig fra højre side det gik ret stærk

...

10. Hvad skønner du din modparts hastighed til at have været Ved ikke

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

Jeg panikkede da jeg så modparts bil kom kørende, så tror jeg mistede koblingspunktet

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

Dig: kunne ikke gøre noget

Modpart: Tror han prøvede at bremse det nok svært at undgå

...

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

Dig: ca 20

Modpart: ved ik

15. Hvor præcist i krydset skete sammenstødet

Har sendt tegning til

...

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

Min bil højre side

Modpart fronten

17. Gjorde du/modpart noget for at undgå uheldet - i så fald hvad (hvis der blev bremset - så med hvilken kraft: blokering - hårdt - normalt - blødt)

Dig: kunne ikke gøre noget

Modpart: han prøvede nok at bremse

a. Hvis du holdt stille i uheldøjeblikket, var bilens bremses så påvirket og med hvilken kraft (blødt - normalt - hårdt)

Dig: _____

...

18. Skete der noget med dig, da I stødte sammen (f.eks. skubbet rundt/slået bevidstløs) nej

...

20. Lavede du/modpart nogen manøvre med bilen, da I stødte sammen i selve sammenstødsøjeblikket- bremsede/drejede m.m.

Dig: _____

Modpart: _____

21. Blev evt. airbag udløst I modpart

...

23. Hvad foretog du dig umiddelbart efter uheldet kontaktede jeg vejhjælp

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

Din: den var skadet på siden nej den kunne ikke køre

Modpart: den var skadet på fronten tror ikke den kunne køre længere

...

25. Hvad gjorde du efter uheldet

a. Havde du/modpart behov for hjælp - i så fald hvilken hjælp Nej

- b. Er der optaget fotos af de involverede biler på uheldsstedet Nej
c. Er der optaget fotos i øvrigt, som viser skaderne på nogle af køretøjerne nej
d. Blev ambulance/politi tilkaldt nej
e. Hvem bærer skylden for uheldet og hvorfor mig
f. Udvekslede I oplysninger efter uheldet - modparts identitet, så hinandens kørekort, noterede reg.nr., navn på forsikringsselskaber - I så fald, hvad udvekslede I Ja navn og telefon nummer
g. Kunne du/modpart køre fra stedet - el. blev bilerne transporteret væk - i så fald hvorledes blev det foranlediget
Dig: transporteret væk
Modpart: ved ik
h. Hvordan kom du selv fra stedet Blev hentet af en ven
i. Hvordan kom din modpart fra stedet Ved ikke

...

27. Havde din bil skader/buler på karrosseri/i lakken fra før uheldet. Havde den i øvrigt fejl eller mangler. Hvis ja, så bedes de beskrevet, samt om muligt illustreret ved tegning

...

30. Var du alene i bilen - hvis ikke, hvem var så med (navn, adresse og tlf.nr), og hvor var de placeret Ja var alene

...

32. Hvor skulle du hen - formål med turen - havde du travlt Foretog en u-vending da jeg havde glemt min kortholder hos en kammerat

33. Hvordan var lysforholdene - mørkt/aftensol/daglys mørkt

...

39. Hvilket værksted har forestået vedligeholdelsen af din bil - er der foretaget større reparationer (hvilke værksted) Der ikke foretaget større reparationer, har lavet bilen hos min fars ven"

Af DanCrash erklæring 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 [klagerens bil] en fra højre kommende [modpartens bil], og kører ud foran den. Føreren af [modpartens bil] når ikke at undvige, og kolliderer med højre side af [klagerens bil].

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

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

...

Forklaringer

Føreren af [klagerens 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

...

[klagerens bil]

...

Ingen airbags i [klagerens 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 [modpartens bil], og manglende udløsning af gardinairbag i [klagerens bil]. Det er derfor overvejende sandsynligt at [klagerens bil] ikke har været startet under kollisionen. Deformationen på panelet under døren på [klagerens bil] er overvejende sandsynligt en ældre skade, da rusten ses slebet væk ved den seneste kollision. Deformationerne på [klagerens 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 [modpartens bils] skader på motorhjul, venstre hjørne og [klagerens bils] A-stolpe. Penetration på døren stemmer ligeledes overens med at være afsat af yderste punkt på [modpartens bils] travers i venstre side.

...

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

...

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

...

Kollision 2

For at skaderne på højre forhjul af [klagerens bil] og højre side af fronten på [modpartens 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 [modpartens bils] kofangerbeklædning rammer hjulet på [klagerens bil]. Dog er deformationen på [modpartens bils] motorhjul forskudt ca. 10 cm fra [klagerens 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 mailkorrespondance mellem selskabet og DanCrash af 6/11 2020 fremgår bl.a.:

"Sendt: 6. november 2020 11:06

...

Den forudbestående skade der er på [klagerens bil] er den rust-formation på panelet under døren. De andre to skader er helt i overensstemmelse med begge at være afsat af [modpartens 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 [klagerens bil].' Og ja, begge gange har [klagerens 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 [klagerens bil] er afsat af [modpartens bil]? Kan du også konkludere, at begge skader er forvoldt imens bilen ([klagerens bil]) holdt stille?"

Af mailkorrespondance mellem selskabet og DanCrash af 24/11 2020 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 [modpartens bil].

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

Af supplerende besvarelse 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 plastiskærmen. 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 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 de/konklusion 1, side 6, 3. afsnit, at deformationerne på [klagerens 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 [modpartens bils] forende og [klagerens bils] højre forhjul. Havde de (?) ramt hinanden følge af en og samme kollision er [modpartens 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 [klagerens bil] i gang med en U-vending. Og ved U-vendinger vil dækket og hjulet ikke vende lige ud (som de er vist på billedet på side 9, men være skævt fordrejet, således at [modpartens bil] vil ramme gummidækkene i stedet for fælgen.

Svar 2 & 7: Med overstående udtalelse fra føreren af [modpartens bil], beskriver begge førere af bilerne, at [klagerens bil] var i gang med en u-vending. Ved u-vending vil [klagerens bil] netop have kraftigt styreudslag mod venstre, og derfor mønsteret på dækket i retningen af [modpartens bil], og ikke siden af hjulet. Hvis bilerne kolliderer som ved den oprindelige erklærings kollision 1, der bekræftes af fører af [modpartens bil], kommer [klagerens bil] fælg ikke i kontakt med [modpartens 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 [klagerens bil] styrer kraftigt mod højre, i overensstemmelse med at kunne gennemføre u-vendingen. [Modpartens bil] rammer her relativt korrekt på [klagerens bil], i forhold til den beskrevne 'Kollision 1' i den oprindelige 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 fælgkanten, 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 [modpartens bils] for-kofanger. Derfor er der ikke opstået ridser på den, mens hele [modpartens bils] venstre side er skadet og ødelagt, jf. billederne af deformationerne på [modpartens 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 [modpartens bil] fremkom med en relativ høj fart, kunne den sagtens have indskubbet [klagerens bil] højre forhjul indad. DanCrash skriver selv ved første afsnit på side 7, at der i kollisionsvinkel/en på 80-85 grader er overensstemmelse mellem [modpartens bils] skader på motorhjelme, venstre hjørne og [klagerens bils] A-Stolpe. Penetration på døren stemmer ligeledes overens med at være afsat af yderste punkt på [modpartens 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 [modpartens bil] ikke at indeholde rotationsridser, som vil opstå hvis bilen var i bevægelse, hvilket oplyses af føreren af [modpartens 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 [klagerens bil] og [modpartens bil] sat til en hastighed på hhv. 10 km/t og 30 km/t. Afstanden mellem [klagerens bils] fælg og [modpartens bil] for-kofanger forøges efter kollisionsøjeblikket, og der kan derfor ikke opstå de dokumenterede deformationer. Da [modpartens bil] rammer foran [klagerens bils] tyngdepunkt, vil [klagerens 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 oprindelige 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 være 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."

Ankenævnet for Forsikring

14.

95942

Af forsikringsbetingelser ABD nr. 2.0 fremgår bl.a.:

"17. Omfang

Kaskoforsikringen dækker enhver skade, der påføres det sikrede køretøj.

...

19. Hvad er ikke dækket

Udenfor Selskabets erstatningspligt falder:

1. Skader forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed jf. forsikringsaftalelovens § 18."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte, at han den 23/10 2019 var involveret i et færdselsuheld, hvor han ved en U-vending overtrådte sin ubetingede vigepligt, hvorved modpartens bil ramte med fronten på siden af klagerens bil. Klageren kræver, at selskabet dækker skaderne på bilen. Klageren har anført, at hans bil havde flere gamle skader, og at skade fra denne ulykke er sket i samme område som en gammel skade. Han er på den baggrund enig med selskabet i, at der er to skader på bilen, som ikke er sket på samme tidspunkt. Klageren har videre anført, at han af en bilhandler har fået bekræftet, at hans 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 oplyst, at uheldet skete som beskrevet af DanCrash ved "kollision1".

Selskabet har afvist dækning, idet klageren ikke har bevist, at der er tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Selskabet har anført, at der er tale om et arrangeret/fingeret uheld. 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. 20 km/t og ca. 55 km/t, da uheldet skete, og der skete kun én kollision. DanCrash har vurderet, at klagerens bil holdt stille, da modpartens bil påkørte den, eftersom airbags var udløst i modpartens bil, mens der ikke var sket udløsning af gardinairbag i klagerens bil, samt at der ikke var sket aktivering af selestrammer i klagerens bil. Dan-Crash har desuden vurderet, at modpartens bil påkørte klagerens bil to gange fra forskellige vinkler, og at skaderne ikke kan være sket ved én og samme kollision.

Ankenævnet for Forsikring

15.

95942

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.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren til selskabet har oplyst, at han kørte ca. 20 km/t, da sammenstødet skete, og at modparten kørte ca. 55 km/t, men at undersøgelsen af 20/12 2019 fra DanCrash viser, at der ikke er overensstemmelse mellem skaderne på bilerne og oplysningerne om hændelsesforløbet. Ifølge DanCrash undersøgelse blev klagerens bil påkørt to gange af modpartens bil fra forskellige vinkler, og klagerens 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, at det ikke er afgørende for vurderingen, om klagerens bil havde side- og/eller gardinairbag eller ingen airbag.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Jens Kruse Mikkelsen
formand