

Ankenævnet for Forsikring

Den 21. april 2021 blev i sag nr. 96108:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Sønderjysk Forsikring G/S
Jens Terp-Nielsens Vej 13
6200 Aabenraa

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I brev af 19/11 2020 til nævnet har klagerens repræsentant bl.a. anført:

"Notat: Selskabet nægter at udbetale erstatning på sagen med henblik på, at bilen skulle have foretaget en frontal kollision med et træ af to omgange. Men sagen omhandler påkørsel af råvildt, hvorefter bilen drejer rundt og rammer ud i et træ.

Afvisning: Selskabet afviser på, at forsikrede har påkørt et træ med forsæt.

"På baggrund af vores undersøgelser samt øvrige akter mener vi derfor, at du har påkørt træet med forsæt, hvilket ikke er dækket af din kaskoforsikring jf. dine betingelser punkt 7.1.1. Vi skal også oplyse at sagen bliver indstillet til Politiet i form af en politianmeldelse for forsikringssvindel".

Vi skal i det store hele henlede Ankenævnets opmærksomhed på den lemfældige og ensidige gennemgang og tilgang til sagen, som er fremlagt i Dan Crash rapporten.

Denne foreskriver, at der er to hjulspor? Der findes ikke to sæt hjulspor i rapporten – det er beskrevet, men der er ingen billeder der viser to sæt hjulspor! Det er alene til gavn for selskabets afvisning dette er fremført og direkte misvisende i forhold til fakta på sagen. Vi skal bestride Dan Crash rapport på det kraftigste, idet der er tale om flere selvtilregnede konklusioner på sagen, som derefter er overgivet til selskabet i den henseende at kunne afvise forsikrede.

Udover ovenstående skal det på det kraftigste gøre klart, at Dan Crash henviser til der er sket to sammenstød med bilen, men dette passer ikke med resten af rapportens konklusioner. Dan Crash konstaterer i rapporten, at bilen skulle være kørt frontalt ind i et træ af to omgange – dette vil give to knæk i fronten – altså to forskellige indgangsvinkler fra træet. Men på billederne i rapporten

er der alene ét mærke, én indgangsvinkel, hvorfor bilen med stor sandsynlighed alene er påkørt træet én gang.

Rapporten fra Dan Crash viser tydeligt deres ensidige tilgang til sagen i form af følgende:

- Der skrives der er to hjulspor frem mod træet – dette er ikke dokumenteret.
- Konklusionen på baggrund af de to hjulspor er, at bilen har kollideret med træet to gange.
- Men hvis der var to hjulspor flere dage efter, er det ikke sandsynliggjort det er fra forsikredes bil.
- Herudover ville to forskellige hjulspor frem mod træet, give to indgangsvinkler i fronten.
- Der ville således være to vinkler bilen skulle ramme træet med – altså to buler i fronten.
- Der er kun ét sted bilen har ramt træet – én indgangsvinkel = én kollision!
- Herudover taler naboer om, at de hører ét smæld og løber ud. Altså ikke to kollisioner!

Ovenstående spiller ind med resten af vores øvrige dokumentation på sagen, som netop angiver, at bilen vil registrere kollisionen idet nøglen sættes i bilen og der tændes for tændingen. Bilens alarmer er ramt og trykket ind i kollisionen med træet, hvorfor bilen vil give advarsel herom idet tændingen sættes på igen. Da forsikrede prøvede at tænde bilen umiddelbart efter og bakke denne tilbage, giver det netop udslag i en nøgleudlæsning, idet bilen registrerer en sådan alarm. Det er derfor ikke dokumenteret af selskabet, at bilen skulle være kollideret med træet af flere omgange. Der er alene tale om, at forsikrede har forsøgt at sætte tænding på bilen og bakke denne tilbage. Der er således ikke dokumenteret flere kollisioner med træet, som selskabets påstand har været til dato. Vi skal i det store hele anfægte Dan Crash rapporten, som alene kommer med en meget ensidig og mangelfuld tilgang til skadesagen. Der er ganske enkelt ikke fokus på flere ting i rapporten, hvilket burde være til Dan Crash fulde kendskab, idet de ikke laver andet til daglig. Således kan det oplyses, at der f.eks. ikke tages højde for fart, g-kraft påvirkning, plastdele, frontbuk i kølerhjul samt indgangsvinkler ved to forskellige tilkørsler der vil give to ikke ensartede buler og yderligere oplysninger i nøgleudlæsningen. Hertil skal siges, at træet også kun bærer præg af ét sammenstød.

Vi kan således ikke tage hverken Dan Crash lemfældige tilgang til sagen eller selskabet afvisning til følge. Vi skal henlede Ankenævnets opmærksomhed på, at det ikke er dokumenteret, at forsikrede skulle have påkørt træet flere gange og der ikke er dokumentation for Dan Crash argumenter i rapporten. Dertil skal lægges at de omkring boende høre ét smæld og ikke to. De løber ud på vejen og ser bilen holde i rabatten udfor træet, hvorefter de hjælper forsikrede. Havde denne påkørt træet på ny, da ville vidner have hørt to smæld – altså taler det igen mod selskabets og Dan Crash oplysninger herom.

Sluttelig skal det gøres fuldstændig klart, at det er selskabet der har bevisbyrden for, at forsikrede skulle have handlet med forsæt, hvilket vi ikke ser opfyldt på nærværende sag. Der er ingen dokumentation herfor og selskabet har ikke formået at komme med bevis for, at dette er tilfældet. Forsikrede er hverken interesseret i at miste sin bil, som er købt umiddelbart før skadens indtræden. Herudover er forsikrede ikke økonomisk afhængig af udbetalingen, tvært imod, hvorfor der ikke er et økonomisk incitament for at lade bilen skade. Vi skal derfor henlede Ankenævnets opmærksomhed på, at selskabet ikke har løftet deres bevisbyrde for deres afvisningsårsag, hvorfor vi skal lade sagen afgøre herpå.

Sluttelig skal vi oplyse om, at selskabet truer sin kunde med politianmeldelse, som aldrig førte til noget, hvorfor der ej heller her er dokumentation for, at forsikrede skulle have udført en skadesag

Ankenævnet for Forsikring

3.

96108

der kan tolkes som værende forsikringssvindler. Selskabet har således aldrig formået at løfte sin bevisbyrde.

Selskabet er således ikke berettiget til, at fjerne erstatning og opsige forsikringerne. Vi fastholder således kravet overfor selskabet og renter jf. FAL §24 fra den 01. august 2020, hvor alle tilgængelige data har været mulige for selskabet at indhente.

Selskabet har ikke udleveret akter omhandlende bilens skader og opgørelse heraf, hvorfor kravet må ansættes efter om bilen kan laves ud fra en totalskadeopgørelse eller repareres."

Selskabet har i brev af 29/12 2020 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"I nærværende sag har Selskabet truffet afgørelse om, at skaden på bilen ikke er dækket af forsikringen, idet den er fremkaldt med forsæt jf. bilag A.

Selskabet modtog telefonisk meddelelse om hændelsen. Det fremgår heraf, at Klageren havde oplyst, at han forsøgte at undvige et stort dyr, han viste ikke om det kom fra højre eller venstre. Der ved påkørte han et træ. Det var mørkt. Han forsøger at bremse, men skrider i rabatten hvor der er et træ.

Klageren skifter opfattelse af hændelsen, idet han har forsøgt at undvige et dyr på størrelse med en kanin samt at det nu var lyst og ikke mørkt.

Der er optaget foto af uheldsstedet samt optagelse af taksatorrapport, bilag B.

Afslutningsvis er der indhentet rapport fra Dan Crash, bilag C.

På baggrund af anmeldelsen, den ændrede forklaring, billeder optaget på uheldsstedet samt rapporten fra Dan Crash træffes der afgørelse om afvisning af skaden, idet den er sket med forsæt.

Klageren henvender sig til den klageansvarlig, idet han ikke er enig i at skaden er sket med forsæt.

Klagen afvises idet bilen har påkørt træet 2 gange med 3 minutters mellemrum. Der er sket acceleration i græsset i umiddelbar nærhed til træet. Der er 2 sæt hjulspor frem mod træet, der er dele fra bilen i en afstand af 8 meter fra træet. Jf. bilag D.

Klageren henvender sig igen idet han ikke mener at Sønderjysk Forsikring ikke forholder sig til fakta og ej heller til rapporten fra Dan Crash. Dette afvises igen, bilag E.

ANBRINGENDER

Selskabet har i forbindelse med oplysning af sagen, modtaget anmeldelse fra Klageren, herunder ændring af oplysninger med hensyn til dyrets størrelse, samt belysningen på tidspunktet for hændelsen.

Der er indhentet foto af uheldsstedet hvoraf fremgår, at der er 2 sæt hjulspor i græsset, hvilket indikerer, at der er sket fremkørsel mod træet 2 gange.

Klageren oplyser at han bremses, da han vil undvige et dyr. Der er ingen bremsespor, men der er spor af acceleration i græsset samt på vejbanen. Sagen har været til vurdering ved DanCrash for at foretage en korrekt vurdering af, om der er tale om 2 påkørsler mod træet.

Følgende fremgår af erklæringen:

Der blev fundet plastikdele tæt på træet samt 8 meter fra træet.

Der ses 2 sæt hjulspor.

Det ene hjulspor i rabatten før træet. Der ses ændret retning 4 meter før træet, hvor styringen sker yderligere mod højre. Ved dette hjulspor er grus skubbet ud på kørebanen.

Det andet hjulspor er afbrudt 2,6 meter fra træet og der ses jord og grus kastet ind i hækken i retning mod oprindelig kørselsretning.

Det vurderes således, at der ved begge hjulspor er sket under kraftig acceleration, hvorved afsættende bil har lavet hjulspin.

Der er ved højre forhjul sket ophobning af jord og græs i skræm kanten og under bilen.

Det fremgår endvidere af rapporten, at bilen har været udsat for kollisioner den 8. juni 2020 kl. 21.34.54 og kl. 21.37.30. Der er gået ca. 3 minutter mellem kollisionerne hvor bilen har været slukket.

Skaderne på motorhjelmens deformation indeholder skader fra 2 kollisioner.

På baggrund af ovennævnte dokumentation, er det overvejende sandsynligt at skaden på fronten er sket ved kraftig acceleration frem mod træet 2 gange.

Det er således vores opfattelse af sagens fakta, at de opstået skader på bilen er sket med forsæt, hvilket ikke er omfattet af forsikringens dækning jf. forsikringsbetingelserne punkt 17.3.6 bilag F.

Klager har ikke i forbindelse med klagen påvist eller dokumenteret forhold, der efter sædvanlig praksis berettiger til en anden opfattelse af skadeforløbet og årsagen til skadens opståen."

Klagerens repræsentant har i brev af 18/1 2021 til nævnet bl.a. anført:

" Der fremgår Dan Crash skal foretage følgende i deres rapport:

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

Vi må til ovenstående konkludere, at DanCrash netop ikke har dokumenteret eller sandsynliggjort, at bilen skulle have påkørt træet af flere omgange. Herudover forholder DanCrash sig ikke til fakta omhandlende acceleration og retardation, hvorfor deres konklusion på plastdele er helt i skoven og markant forkert beskrevet. Ydermere forholder de sig ikke til fakta omhandlende der kun høres ét brag af beboere i hændelsesområdet. Sluttelig tildeles oplysning omhandlende hjulspin, ingen

relevans. Forsikrede prøvede at bakke bilen væk, men denne sidder fast, hvorfor der sker hjulspin umiddelbart op af hæk. Herudover havde autohjælp ligeledes svært ved at få bilen væk fra hækken, hvorfor de ydermere lavede hjulspin. Der er i rapporten ingen af ovenstående udsagn medtaget i deres vurdering, hvorfor deres konklusion er en selvtilægnat konklusion ud fra, hvilke oplysninger der er tilgået dem forud for rapportens udfærdigelse. Konklusionen i rapporten er derfor ikke korrekt og kan ikke tages til følge, idet oplysningerne omhandlende hjulspin i forbindelse med fjernelse af bilen, ikke er medtaget.

DanCrash dokumenterer og argumentere følgende forhold på sagen:

Delkonklusion:

- 'Der er god overensstemmelse med bilens deformationer og forklaringen om, at der er kollideret med træet på uheldsstedet. Ophobningen af jord og græs ved højre forhjul er i overensstemmelse med, at [klagerens bil] har lavet hjulspin, som dokumenteret, på uheldsstedet. Fraværet af samme ophobning i venstre side, er i overensstemmelse med at have kørt på et underlag af grus, ligeledes som dokumenteret på uheldsstedet'.

Af ovenstående delkonklusion kan det altså læses, at DanCrash oplyser nøjagtig samme forhold, som forsikrede har oplyst til forsikringsselskabet. Der er altså sammenhæng mellem forklaring og hændelse, som dokumentet i DanCrash rapport.

Da oplysningerne omkring hjulspin og bortkørsel af bil ikke er tilgået DanCrash, konkludere DanCrash fejlagtigt, at hjulspin må være tilgået i forbindelse med påkørslen. Dette er *ikke* korrekt!

Herudover er oplysningerne omhandlende bilens registrering af to påkørsler ej heller korrekt. DanCrash har således ikke forhold sig til fakta. Fakta er, at når bilnøglen sættes i tændingen, da vil bilen registrere, hvis der er censorer på bilen der er aktiveret. På nærværende sag oplyser forsikrede, at denne prøver at bakke bilen væk fra træet, men at den sidder fast og laver hjulspin. Dette er umiddelbart efter påkørslen, hvorfor bilen naturligvis registrere censorer er aktiveret og på ny melder om havariårsag. Dette har intet med en sekundær kollision at gøre, men rent teknisk. Hvorfor DanCrash ikke forholder sig hertil, må skyldes de ikke er vidende omkring de tekniske færdigheder i bilens registrerings system.

Bemærk i øvrigt, hvilket er meget bemærkelsesværdigt, at bilen ikke har to indgangs steder, hvor træet har ramt ind og at træet ikke har andet end ét slag på stammen – ikke flere! Bemærk at fronten på bilen alene er foldet i én og samme område. Altså kan træet kun have ramt frontalt én gang, da fronten ellers ville være foldet op sidevers, idet hjulspor indikere bilen ville have ramt skævt ind på træet. Fronten er alene skubbet op og foldet sammen ét sted i horisontal og vertikal retning. Der er således intet der forekommer mere unaturligt end, at DanCrash formulerer træet skulle have været påkørt to gange. Det ses ikke i skaderne på bilens front.

Bemærk ydermere, at DanCrash via deres hjemmeside netop gør opmærksom på flere af ovenstående forhold er vigtige ved en sådan gennemgang – trods dette på ingen måde belyses i deres rapport. Kilde: <http://dancrash.dk/begreber.html>

En kort forklaring på nogle af de begreber vi bruger i vores analyser og erklæringer.

KOLLISIONSDYNAMIK

Alle kollisioner er forskellige og omfatter en række forskellige parametre. Et køretøjs hastighed er blot et af de parametre, der indgår i dynamikken ved en kollision med et eller flere køretøjer.

EES

EES er en forkortelse for "Energy Equivalent Speed". Begrebet indgår i kollisionsdynamikken, da det betegner den energi, der går til at deformere - altså beskadige - et køretøj ved en kollision.

BEREGNING ELLER UDLÆSNING?

For at udrede et hændelsesforløb kan man anvende enten beregninger, udlæsninger fra køretøjet - eller begge dele. Valget af metode afhænger af en række forskellige forhold.

TILKOBLING

Der er stor usikkerhed om, hvad en trækkrog betyder for en bagendekollision. Alle kollisioner er unikke, og derfor kan trækkrogens betydning kun fastslås ved en analyse af det konkrete uheld.

RESTITUTION I RIGIDE ELEMENTER

Begrebet restitution handler om forholdet mellem den relative hastighed før og efter en kollision - altså hvor meget energi, der omsættes til blivende skader (deformation) på eksempelvis en bil.

HASTIGHED OG ACCELERATION

Hastighedsændring og accelerationspåvirkning er to væsentlige begreber, som bruges, når man skal beskrive en hændelses potentielle skadevirkning.

Det sjove er bare, at ikke ét af begreberne gennemgås i forbindelse med hændelsen og udfærdigelse af rapporten, hvorfor det kan virke som noget af en tilsnigelse at konstatere hvad der er sket, når man hverken belyser fart, hastighed, udskridning eller andet på sagen. Deraf kan man næppe plædere for, at forholdet skulle være sket med forsæt.

Ydermere fremgår følgende af DanCrash hjemmeside, hvor bil netop kolliderer med modpart, hvorefter der sker en skade på fronten af bilen der påkører. Denne front kan sammenlignes med forsikredes skade, idet folderne på bilens front kan konstateres at være ens. Altså er skaden på forsikredes bil med stor sandsynlighed sket ved én enkelt kollision med træet.

...

- undersøgelse fra DanCrash viser ikke angivelse fart eller andet, hvorfor det er overvejende sandsynligt, at klagers bil fik skaderne, da kollisionen skete.
- undersøgelse fra DanCrash viser, at det var overvejende sandsynligt, at bilen påkørte træet med alene én påkørsel, hvorefter bilen holdt stille.
- informationerne i rapporten fra DanCrash konkluderer, at der i sagens materiale er forhold, der understøtter klagers påstand om uheldets forløb.
- rapporten fra DanCrash delkonkludere, at der er sket kollisioner med et træ, og at skaderne er forenelige med oplysningerne afgivet på sagen.
- de tekniske erklæringer fra DanCrash gør, at der består en bevisusikkerhed i DanCrash og selskabets fremlægning, som udmunder i en afvisning. Sådanne usikkerheder understøtter klagers påstand og fakta om hændelsesforløbet, hvorfor en afvisning ikke kan tages til følge.

Vi skal henvise til vores skrivelse af 22. september 2020, hvori der gennemgås acceleration eller retardation. DanCrash forholder sig ikke til hverken acceleration eller retardation.

Vi har gennemgået DanCrash rapport, som konkluderer forhold, der på ingen måde belyser de faktiske omstændigheder på sagen. Dette kan skyldes de manglende informationer fra selskabet.

...

Bemærk i skrivelse af 19. november 2020, at der i punktopstilling gennemgås forhold, som hverken selskab eller rapport konkluderer. Der er således intet der løfter selskabets bevisbyrde for, at forsikrede skulle have forvoldt hændelsen ved forsæt.

Kommentar til selskabets sagsfremlægning

Selskabet påberåber sig nu, at forsikrede skulle have oplyst et og efterfølgende noget andet. Det er der på sagen ikke fremlagt dokumentation for og ej heller i telefonsamtalen der er på sagen, fremkommer sådanne oplysninger. Der er derfor ikke grund til at tro, at der skulle være divergerende forklaringer på sagen. Dette er udelukkende selskabets egne udledte konklusioner ved at tage fakta ud af kontekst.

Selskabets konklusion er:

- *Klagen afvises idet bilen har påkørt træet 2 gange med 3 minutters mellemrum. Der er sket acceleration i græsset i umiddelbar nærhed til træet. Der er 2 sæt hjulspor frem mod træet, der er dele fra bilen i en afstand af 8 meter fra træet. Jf. bilag D.*

Men fakta på sagen er, at der ikke er konkluderet nogen acceleration hen mod træet – der er konstateret hjulspin. Dette er forklaret nærmere til Politi og forsikringsselskab, hvorfor dette næppe kan komme som en overraskelse. Selskabet tager således fakta ud af kontekst og konkludere forhold, som ikke engang fremgår af Dan Crash rapporten. De to hjulspor som selskabet konsekvent henviser til, dokumentere blot hjulspor fra da bil blev afhentet af autotransport – intet andet. Alligevel konkluderer de mere end Dan Crash og tilegner derved hændelsen med forsæt – selvsagt uden at have dokumentation her for.

At konkludere bilen, grundet ovenstående, skulle have påkørt træet af flere omgange, er derfor ikke plausibelt med fakta i rapporten sammenholdt med forsikredes forklaring.

Kommentar til selskabets punkt om anbringender

Selskabet hæfter sig ydermere ved følgende:

- *'Der er ingen bremsespor, men der er spor af acceleration i græsset samt på vejbanen'.*

Ud fra ovenstående, skal vi bede selskabet fremkomme med dokumentation for, at dette er forsikredes hjulspor. Der er til dato ikke fremlagt andet end, at der er hjulspor rundt omkring på den pågældende vej. Herudover stiller selskabet sig som værende førende indenfor området, hvad angår dækaftryk. Således har selskabet påberåbt sig at kunne se forskel på acceleration på græs og vej, hvilket lige så godt kunne være bremsespor. Men det kan selskabet åbenbart se forskel på. Mærker som aldrig er fremlagt på sagen. Bemærk i øvrigt, at dette er en voldsomt stor og trafikeret vej, hvorfor mange biler kører jævnlige her, hvorfor hjulspor fra en lang række biler vil være at finde i området.

Vi må derfor bede selskabet dokumentere, at der er tale om spor, afsat af forsikrede bil. Ligeledes må vi henlede opmærksomheden hos Ankenævnet på, at der bliver fokuseret på dette, idet selskabet ej heller har løftet bevisbyrden for denne påstand.

...

- På baggrund af ovennævnte dokumentation, er det overvejende sandsynligt at skaden på fronten er sket ved udskridning frem mod træet én gang.
- Det er således vores opfattelse af sagens fakta, at skader opstået på bilen er sket uden sikredes vilje, hvilket er omfattet af forsikringens dækning jf. forsikringsbetingelserne for kaskodækning.
- Klager har i forbindelse med klagen påvist og dokumenteret forhold, der efter sædvanlig praksis berettiger til en dækningsberettiget skadeårsag og dermed skades udbetaling.
- Selskabet har ikke fulgt sædvanlige og branchemæssige kutymen for behandling af sager jf. god skik og loyal samarbejdspligt. Selskabet har udelukkende arbejdet ud fra afvisningsterm og mistanke af forsikrede."

Klagerens repræsentant har i brev af 1/3 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Billederne som er fremført giver ikke yderligere til sagen, idet bilen har påkørt en hæk og træ. Da vil der alt andet lige komme ridser på siden af bilen. Billederne giver derfor ikke stor værdi for sagen.

...

Selskabet fremsætter flere mistillidserklæringer som svar på nylige indvendinger, som igen ikke har noget at gøre med fakta i sagen. Derfor er alle detaljerede oplysninger afleveret til selskabets efterforsker af flere gange, men nu er en helt tredje person ansvarlig for behandlingen af sagen, og det er klart, at der ikke er indgået nogen oplysninger i sagen eller videregivet fakta til personen som fører sagen.

Det faktum, at sådanne vigtige oplysninger 'pludselig' går tabt i selskabet, vil og kan ikke have en negativ indvirkning på den forsikredes sag - tværtimod, skal der være en hård bedømmelse heri af Ankenævnet over for selskabet, som skal spore de data, den har fået adgang til, og være i stand til klart at bruge fakta på sagen.

...

Hvad vidnerne angår, skal vi igen påpege, at selskabet har modtaget alle oplysningerne mange gange. At selskabets efterforsker ikke formår at tilknytte så vigtige oplysninger til sagen, kan ikke bruges mod forsikrede. Oplysninger om dette er indsendt i god tro mange gange, og det er kun i selskabets interesse at kontakte disse vidner og indhente oplysninger. Da selskabet ikke har gidet at involvere sig i sagen fra start og alene antydte, at der er indgivet falsk anmeldelse, da har selskabet ej heller gidet tage kontakt til vidner eller politiet i sagen, hvorfor vigtige informationer er gået tabt.

...

Således kan det oplyses, at forsikrede har dokumenteret en dækningsberettiget hændelse jf. fremlagte oplysninger på sagen. At selskabet ikke har løftet deres bevisbyrde, ses tydeligt i Landsretsdom FED 1996-261.

Mange sager i klagenævnet involverer følgende spørgsmål: om hvorvidt en kvalificerende begivenhed har fundet sted og om denne er dækningsberettiget. I sådanne situationer gælder det, at klageren skal sandsynliggøre sit tab og/eller at forsikringsbegivenheden har fundet sted.

At der ikke stilles overvældende krav til dette bevis, ses tydeligt bl.a. i Vestre Landsretsdom af 24.05.1996 (FED 1996-361):

- *Da indstævnte (selskabet) ikke har opfyldt de beviskrav, der må stilles til et forsikringsselskab, som nægter at udbetale erstatning med den begrundelse, at forsikringsbegivenheden med den sikredes viden alligevel ikke har fundet sted, tages appellantens (forsikringstagers) påstand til følge. "*

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af Dan Crash-rapport af 9/6 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

Under kørsel øst ad ... sprang et dyr ud på kørebanen foran [klagerens bil], hvorfor føreren foretog undvigemanøvre mod højre, og derved kolliderede med et træ.

Konklusion

Der er på parametrene;

- Dokumenterede spor på uheldsstedet
- Registrerede antal kollisioner i [klagerens bils] ACM (Airbag Control Module)

ikke belæg for at antage, at kollision er sket på en måde, der passer til det over for selskabet tilkendegivne, i det omfang det er DanCrash bekendt.

Ifølge udlæsning af ACM samt dokumentationen fra uheldsstedet, har [klagerens bil] overvejende sandsynligt accelereret frem mod træet to gange, med hjulspin som følge, hvorefter der begge gange er sket kollision.

...

Herover ses uheldsstedet fra [klagerens bil] oprindelige kørselsretning mod Billede til højre er udsnit af oversigtsbilledet fra første synlige spor på uheldsstedet. Hjulsporet er tydeligst og dybest hvor afstanden til træet er størst, og decimeres frem mod træet. I hjulsporet ses et dækaftryk.

Sporet vurderes afsat med let styreudslag til højre. Ca. 4 m. fra træet forøges styreudslaget yderligere mod højre.

...

Til venstre ses samme hjulspor i retning fra træet og mod oprindelig kørselsretning. I en sporviddes afstand fra hjulsporet i græsset, ses ligeledes spor i gruset (markeret med gult), hvor grus er skubbet ud på kørebanen.

Ved start af sporene og videre i vestlige retning ses ingen yderligere synlige sporafsætning.

I det markerede område blev der af undertegnede fundet vraggods som ses på foto herunder, optaget af Fundet blev gjort ca. 8 m fra træet.

...

Ved træets fod blev der ligeledes fundet plastik ved undertegnede senere undersøgelse af uheldsstedet. Plastikdelene var identiske med delen fundet 8 m fra træet, og vurderes at komme fra samme knuste del. Der blev tilsammen fundet 10 plastikdele der vurderedes at oprinde fra samme del.

...

På de to billeder ses der to parallelle hjulspor, hvor det ene spor stopper abrupt ved den røde markering. Ved afbrydelsen måles der 2,6 m frem til træet. Jord og grus ses kastet ind i hækken, i retning mod oprindelig kørselsretning. Hjulsporet tættest ved kameraet er det dokumenterede spor vist på forrige side.

Delkonklusion 1

Det vurderes at begge hjulspor er afsat under kraftig acceleration, hvorved afsættende bil har lavet hjulspin.

Det første hjulspor starter hvor gruset er kastet ud på vejen, og hvor sporet i græsset er dybest, da bilen ved hjulspin graver sig ned inden bilen bevæger sig fremad.

Forklaringer

Føreren har til Sønderjysk Forsikring oplyst at:

'Det skete igår aften i ... (08.06.2020), han prøvede at undvige. FT havde besøgt [familiemedlem] og var på vej hjem. Så han har kørt i sydgående retning. Det var ca. lidt i kl. 22. Det havde regnet. FT var alene. Det skete ved

Naboerne kom ud og tjekkede at han var OK. Ondt i nakken siden i går aften. Ft så et stort dyr. Han vidste ikke om den kom fra højre eller venstre. Ft prøver at bremse og bliver, skrider og han ender i rabatten hvor der er et træ.

Han ved ikke om bilen kunne køre videre. Den blev hentet af autohjælp. [Familiemedlem] hentede ham efterfølgende. Han havde sikkerhedsselen på.'

[Klagerens bil] deformationer

...

Bilen er deformeret primært midt på fronten, hvor traversen er trykket ca. 20 cm tilbage og har deformeret den bagvedliggende køler. Midten af motorhjelmens er trykket tilbage og op. I deformationen har lakken sluppet metallet, og sidder løst.

Kofangerbeklædningen er revnet og har knusninger flere steder, dog primært på midten hvor flere stykker manglede.

...

Ved højre forhjul sidder der ophobning af jord og græs i skærmkanten og under bilen. I venstre side ses alene sporadiske stænk af skidt/jord.

Delkonklusion 2

Der er god overensstemmelse med bilens deformationer og forklaringen om, at der er kollideret med træet på uheldsstedet.

Ophobningen af jord og græs ved højre forhjul er i overensstemmelse med, at [klagerens bil] har lavet hjulspin, som dokumenteret, på uheldsstedet. Fraværet af samme ophobning i venstre side, er i overensstemmelse med at have kørt på et underlag af grus, ligeledes som dokumenteret på uheldsstedet.

[Klagerens bil] har, jf. dokumentationen af uheldsstedet og fundne vragrester, overvejende sandsynligt accelereret kraftigt frem mod træet to gange, med hjulspin som følge.

De fundne plastikstykker fra uheldsstedet, vurderes ud fra foto af kofangerbeklædningen at hidrøre fra midten af kofangerbeklædningen i bunden, som vist på foto herunder. På foto ses en plastikdel med identisk opbygning og udseende.

..

Udlæsning af [klagerens bil] ACM.

Download af data blev foretaget af [teknisk specialist], DanCrash, certificeret bruger af ...-software.

CDR File Information

...

Event(s) recovered: Record 1, Record 2

ACM' en monteret i bilen, har i dens levetid registreret 2 kollisioner. Som vist herunder blev data udlæst i sin helhed og uden fejl.

System status at event (Record 1, Most Recent)

...

Ignition Cycle At Event (Cycles)	36,562
----------------------------------	--------

...

System status at event (Record 2)

...

Ignition Cycle At Event (Cycles)	36,561
----------------------------------	--------

...

'Ignition Cycle at Event' betyder det antal gange bilen har været startet da kollisionen opstår. Det ses at den ved anden kollision er forøget med en enkelt start.

Begge kollisioner registreret d. 8. juni 2020, hhv. kl. 21:34:54 og kl. 21:37:30. Der er gået ca. 3 minutter mellem kollisionerne, hvor bilen mellem kollisionerne har været slukket. Motorhjelmens deformation indeholder skader fra to kollisioner

Delkonklusion 3

De udlæste data er i overensstemmelse med de dokumenterede spor på uheldsstedet, hvor der er 2 sæt hjulspor frem mod træet.

Plastikdelen fundet i en afstand af 8 m fra træet, er i overensstemmelse med, at bilen er kørt tilbage efter første kollision.

På foto herunder vurderes der, i overensstemmelse med den øvrige dokumentation, at motorhjelmens deformation indeholder skader fra to kollisioner.

Bilen har således kollideret mod træet 2 gange:

... "

Af klagerens repræsentant brev af 22/9 2020 fremgår bl.a.:

"Specielt set i lyset af, at Dan Crash rapport kan pilles fra hinanden med henvisning til forklaring fra vidner, forsikrede og det forhold, at G-kræfterne påvirker bilen så markant, at bilen ikke skal bakke tilbage for at der lander plastik længere tilbage ved en sådan kollision.

...

- Plastikdele er fløjet bagud i forbindelse med kollisionen... "

Nævnet har fået forelagt billeder fra Dan Crash rapporten, der blandt andet viser hjulspor – herunder to parallelle hjulspor - ved skadesstedet, skaderne på bilens front, jord og græs i skærmkanten ved forhjulene, plastikdelene der vurderes at stamme fra bilens kofanger, og skaderne på bilens motorhjelme.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"17.3 Kaskodækningen omfatter ikke:

...

17.3.6. Skader, som forvoldes med vilje, eller som skyldes grov uagtsomhed."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte, at han den 8/6 2020 kl. ca. 22.00 påkørte et træ, da han forsøgte at undvige et dyr. Han ønsker erstatning. Han har anført, at rapporten fra Dan Crash ikke dokumenterer, at bilen har kollideret med træet to gange. Der er blandt andet ikke billeder af to sæt hjulspor, der er kun mærker efter ét sammenstød på træet og bilen og naboerne hørte kun ét sammenstød. Dan Crash rapporten kan pilles fra hinanden med henvisning til forklaring fra vidner, klageren og det forhold, at G-kræfterne påvirker bilen så markant, at bilen ikke skal bakke tilbage for at der lander plastik længere tilbage ved en sådan kollision. Klageren har anført, at sporene fra hjulspin skyldes, at han forsøgte at bakke bilen efter kollisionen. Han har oplyst, at han ikke har motiv til at køre ind i træet. Han har kritiseret selskabets sagsbehandling.

Selskabet har afvist at dække skaden, idet klageren har påkørt træet med forsæt. Selskabet har anført, at klageren har skiftet forklaring vedrørende dyrets størrelse og belysningen på tidspunktet for hændelsen. Selskabet har videre anført, at der ifølge rapporten fra Dan Crash var to sæt hjulspor ved ulykkesstedet, ingen bremsespor, spor efter hjulspin ved acceleration, skader på bilens motorhjelme efter to kollisioner samt dokumentation for, at bilen havde været udsat for to kollisioner med 3 minutters mellemrum.

Ankenævnet for Forsikring

13.

96108

Ifølge Dan Crash rapporten viser udlæsningen af bilens ACM samt dokumentationen fra uheldsstedet, at klagerens bil med overvejende sandsynlighed har accelereret frem mod træet to gange, hvorefter der begge gang er sket kollision. Det fremgår af rapporten, at 2 kollisioner er registreret d. 8. juni 2020, hhv. kl. 21:34:54 og kl. 21:37:30. Der er gået ca. 3 minutter mellem kollisionerne, hvor bilen mellem kollisionerne har været slukket. Rapporten angiver med henvisning til foto, at der er 2 sæt hjulspor frem mod træet afsat under kraftig acceleration. Plastikdele er fundet i en afstand af 8 m fra træet, hvilket ifølge rapporten er i overensstemmelse med, at bilen er kørt tilbage efter første kollision. Ud fra foto vurderer Dan Chrash, at motorhjelmens deformation indeholder skader fra to kollisioner.

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 17.3.6, at forsikringen ikke dækker skader, som forvoldes med vilje. Der er tale om en undtagelsesbestemmelse, hvorfor selskabet har bevisbyrden for, at klageren har forvoldt skaden med forsæt.

På baggrund af oplysningerne i Dan Crash rapporten finder nævnet, at selskabet i fornøden grad har bevist, at bilen har påkørt træet 2 gange, og at i hvert fald den anden påkørsel må være sket forsætligt af klageren. Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Det som klageren har anført – herunder om hjulspin, om G-kræfterne ved kollisionen og om at han bakkede – kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Ankenævnet *for* Forsikring

14.

96108

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Thønnings', is written over a light blue rectangular background.

Peter Thønnings