

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 24. november 2021 blev i sag nr. 96952:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

If Skadeforsikring
Stamholmen 159
2650 Hvidovre

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 11/6 2021 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Min klient [klageren] var den 03.10.2020 involveret i et færdselsuheld hvorved der skete sammenstød mellem to biler. Sammenstødet er sket idet min klient er kørt af ..., og den anden bil er kommet fra en skovvej der udmunder i Under færdselsuheldet førte min klient hans bil med registreringsnummer Føreren af den anden bil er forsikret af [andet selskab].

Hændelsesforløbet kan beskrives således:

Min klient har forklaret, at han kom kørende af ..., og at den anden bil ([modpartens bil]) pludselig kørte ud på vejen foran ham, hvorved de to køretøjer kolliderede. Føreren af [modpartens bil] har forklaret, at han grundet distrahering fra en hund på bagsædet af hans bil lettede foden fra bremsen således at hans bil trillede frem og ud på vejen foran min klient. Såvel min klient og føreren af den anden bil har således afgivet overensstemmende forklaringer. Fraværet af udløste selestrammere og airbags i [modpartens bil], kan ikke anses som dokumentation for, at [modpartens bil] ikke har været tændt på tidspunktet for sammenstødet som det konkluderes på s. 11 i rapporten fra DanCrash. Det skal bemærkes, at ikke alle sammenstød mellem motorkøretøjer bevirker at airbags og selestrammere udløses, eksempelvis er airbags og selestrammere i min klients bil heller ikke blevet udløst ved dette sammenstød. Det kan således ikke på baggrund af rapporten fra DanCrash, og forholdet i øvrigt, udledes at [modpartens bil] ikke har været tændt på tidspunktet for sammenstødet. Såfremt uheldet er sket med en hastighed på imellem 30 og 35 km/t som angivet på s. 11 i rapporten fr DanCrash, og ikke 60 km/t som oplyst, er dette ikke ensbetydende med, at der ikke er indtrådt en dækningsberettigende begivenhed. Såfremt der er forskel i en anmeldt hastighed, og den hastighed DanCrash vurderer, medfører dette ikke nødvendigvis, at en

Ankenævnet for Forsikring

2.

96952

anmeldt skade ikke er dækningsberettigende, jf. kendelse fra Ankenævnet for Forsikring i sag nr. 94425.

Endeligt skal det bemærkes, at det ikke på baggrund af rapporten fra DanCrash findes bevist, at der ikke er sket ét sammenstød. DanCrash konkluderer i sin rapport, at bilerne overvejende sandsynligt er kollideret mindst to gange. Det kan således ikke ud fra rapporten findes bevist, at skaderne ikke er indtrådt ved et uheld som anmeldt. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at min klient ikke nåede at bremse ved kollisionen, hvorfor min klients bil ved kollisionen fortsat er kørt frem, således at der var kontakt mellem de to implicerede biler på mere end ét punkt.

De skader på bilerne der er opstået ved, at min klients bil ved kollisionen fortsat er kørt frem, er formentlig årsagen til, at DanCrash har vurderet, at der er sket mere end ét sammenstød, idet vinklen mellem de to biler har ændret sig i takt med fremdriften af min klients bil efter det første kontaktpunkt er indtrådt.

Følgende korrespondance er sket i sagen:

Ved skrivelse af 23.12.2020 påklagede jeg på vegne af min klient IF Forsikrings afgørelse af 14.12.2020. Ved klageskrivelsen af 23.12.2020 anmodede undertegnede endvidere om at få tilsendt den rapport fra DanCrash som IF Forsikring lægger til grund for sin afgørelse. Klageskrivelsen af 23.12.2020 er vedhæftet. Den 11.01.2021 sendte IF Forsikring den omtalte rapport fra DanCrash. Rapporten fra DanCrash er ligeledes vedhæftet. Den 19.01.2021 modtog [klagerens advokat] en mail fra IF, hvor forsikringsselskabets afgørelse, under henvisning til rapporten fra DanCrash, blev fastholdt. Endvidere redegjorde IF nærmere for placering af min klients bil, idet den uden min klients viden fortsat var opbevares hos DanCrash i [by 1], og ikke befandt sig i [by 2] som angivet i skrivelsen af 14.12.2020. Mailen er ligeledes vedhæftet. Den 28.01.2021 fremsendte undertegnede på vegne af min klient endnu en klageskrivelse, hvorved IF Forsikrings afgørelse påklagedes idet det blev fastholdt, at færdselsuheldet var indtrådt som angivet af de implicerede parter, ligesom konklusionerne truffet af DanCrash blev anfægtet. Skrivelsen er ligeledes vedhæftet. Den 04.02.2021 besvarede IF skrivelsen af 28.01.2021, hvorved forsikringsselskabet fastholder sin afgørelse, samt tilbyder transport af min klients bil uden beregning. Ovennævnte korrespondance er sket mellem IF og undertegnede, advokatfuldmægtig ... fra [klagerens advokat]. Korrespondance vedr. nærværende klage kan med fordel rettes til undertegnede.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

En omgørelse af IF Forsikrings afgørelse, således at selskabet yder erstatning for de skader der er sket på min klients bil."

Selskabet har i brev af 29/6 2021 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Anmeldelsen

Klager ringede til If den 5. oktober 2020 og anmeldte, at der var sket et uheld den 3. oktober 2020 kl. 11:30 på ... ved Han forklarede at modparten ikke overholdt sin ubetingede vigepligt, da han kører ud fra grusvej ved skov. Modparten skulle dreje til højre, men kom for langt over i Klagers vognbane.

Forløbet omkring undersøgelsen

Kort efter klagers anmeldelse, blev vi kontaktet af [modpartens selskab], der oplyste de ville foretage en nærmere undersøgelse af sammenstødet. Ved undersøgelsen har selskabet talt med Klager og modparten om hændelsesforløbet, og DanCrash har foretaget undersøgelser af bilerne og skadestedet.

På baggrund af undersøgelsen afviste modpartens selskab erstatningspligten overfor If.

Efter gennemgang af Dancrashes rapport har vi ligeledes vurderet, at parternes forklaringer ikke stemmer med de faktiske omstændigheder.

På baggrund af undersøgelsen afviste vi derfor dækning under Klagers forsikring den 14. december 2020.

Den tekniske undersøgelse

Rapporten fra DanCrash er fremlagt af Klagers advokat.

Rapporten indeholder ligeledes parternes forklaringer til de involverede selskaber, herunder konsulent fra modpartens forsikringsselskab, der forestod undersøgelsen.

Undersøgelsen viser bl.a., at skaderne på bilerne er sket ved mindst 2 sammenstød.

Dette kan ses ud fra skaderne er påført fra 2 forskellige retninger med omtrent samme hastighed. Begge kollisioner er ud fra deformationsomfanget sket med en hastighedsforskel på mellem 30 og 35 km/t.

Selestrammere og airbags i [modpartens bil] udløses, hvis der sidder personer i bilen, hvor kollision sker med en hastighedsforskel på 20 km/t eller over.

Selestrammere og airbags er trods 2 påkørsler med betydeligt højere hastighed ikke udløst.

Undersøgelsen viser dermed, at [modpartens bil] overvejende sandsynligt ikke havde personer i bilen/har været tændt ved påkørslerne.

Klagers bils selestrammere og airbags udløses ved en kollision med indbyrdes hastighedsforskel på 30 km/t. Ved den af Klager oplyste hastighed på 60-65 km/t ville airbags og selestrammere således være udløst. Ved de faktiske kollisioner på 30-35 km/t, er det muligt (med en kollision i den lave ende af spektret), at der skete kollision, mens der var var person(er) i denne bil.

Endelig er parternes forklaring om, at fører af [klagerens bil] ramte hovedet imod sideruden ikke sandsynlig, idet der ikke kunne konstateres spor efter Klagers hoved på glasset/sideruden.

Én eller flere kollisioner

Vi noterer os Klagers advokats forklaring i klageskemaet om, at hans klient ikke nåede at bremse, og der derfor fortsatte bilen frem, hvorfor der kunne ske berøring flere steder på [modpartens bil].

Hertil skal vi bemærke, at DanCrash udelukker dette som værende hændelsesforløbet, idet det fremgår, at der er sket mindst 2 kollisioner med omtrent samme hastighed (30-35 km/t) med me-

get forskellige vinkler (75 og 130), og at det ikke var muligt at lave en rekonstruktion, hvor alle skaderne kunne opstå ved én påkørsel.

Konklusion

På baggrund af undersøgelsen foretaget af modpartens forsikring, finder vi fortsat ikke, at klager har bevist eller sandsynliggjort skaderne på hans bil skete ved et dækningsberettiget færdselsuheld som anmeldt. Det i klagen fremførte kan ikke føre til et andet resultat. Vi fastholder derfor efter en fornyet gennemgang af sagen vores afslag på erstatning for Klagers kaskoforsikrede bil."

Klagerens advokat har i brev af 4/8 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Det bør overordnet bemærkes, at konklusioner i rapporten fra DanCrash ikke bør anses som ubestridte kendsgerninger. Rapporten fra DanCrash udelukker ikke, at der er indtrådt en skade som anmeldt af klager.

Det bør navnlig bemærkes, at vurderer fra DanCrash i praksis ikke er altafgørende for, hvorvidt der er indtrådt en dækningsberettigende forsikrings begivenhed eller ej. I denne sammenhæng fremlægges Ankenævn for Forsikrings afgørelse i sagsnr. 94425 som bilag, idet DanCrash under denne sag havde vurderet, at der ikke var indtrådt en dækningsberettigende begivenhed. Ankenævnet for Forsikring fandt imidlertid ikke, at det på baggrund af rapporten fra DanCrash var bevist, at klageren skulle have fremkaldt en forsikringsbegivenhed forsættligt eller groft uagtsomt.

Endelig bør det bemærkes, at If, skadeforsikring i sin svarskrivelse angiver, at: 'Selestrammere og airbags i [modpartens bil] udløses, hvis der sidder personer i bilen, hvor kollision sker med en hastighedsforskel på 20 km/t eller over'. Et sådant faktum syntes at fremgå af rapporten fra DanCrash, og jeg skal derfor stille spørgsmålstegn ved grundlaget for, at If, Skadeforsikring kan angive dette som et faktum."

Selskabet har i meddelelse af 5/8 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har noteret os klagers kommentar, og skal for så vidt angår klagers kommentar omkring udløsning af airbags og seleforstrammere i bilerne henvise til delkonklusion 1 på side 8 og delkonklusion 2 på side 11."

Til dette har klagerens advokat fremsendt meddelelse af 23/8 2021, hvori det bl.a. er anført:

"Som kommentar til If Skadeforsikrings bemærkning af 05.08.2021, skal det bemærkes, at delkonklusion 1 på s. 8 i rapporten fra DanCrash alene angiver, en indikation af betydningen af fraværet af udløste airbags og seleforstrammere. En indikation bør ikke anses som et ubestridt faktum. Delkonklusion 2 på s. 11 i rapporten fra DanCrash er en vurdering fra DanCrash, og bør derfor ligeledes ikke anses som et ubestridt faktum. Ovenstående er alene formelle kommentarer til udformningen af If Skadeforsikrings svarskrivelse og meddelelse af 05.08.2021, ikke desto mindre bør det holdes for øje når nærværende sag bedømmes."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af DanCrash-rapporten fremgår bl.a.:

"Opdrag

DanCrash bedes dokumentere om kollisionen som beskrevet af parterne er - eller kan være - i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder. Desuden bedes belyst om føreren af [modpartens bil] har ramt sideruden under en evt. kollision.

Sagen

Fører af [modpartens bil] triller frem fra skovvej ud på ... i et højresving. [Modpartens bil] triller ca. 1,5 m ud på asfalten, hvor han bliver ramt af en tværgående [klagerens bil] fra højre.

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

- Antal kollisioner
- Forklaring om hastighed for [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.

De samlede deformationer kan ikke afstedkommes i en og samme kollision. Bilerne har overvejende sandsynligt kollideret to gange. Kollisionerne vurderes begge sket med en hastighed på 30-35 km/t.

Der ses ingen kontakt mellem hoved af mulig fører af [modpartens bil] og sideruden ved førerdøren.

...

Spor på uheldsstedet

...

[Modpartens bil] holder placeret ved udkørslen fra skovvej, med forreste højre hjørne ved kanten af Højre forskærm og kofangerbeklædning er ridset og deformeret. [Klagerens bil] er primært deformeret på venstre side af fronten, hvor kofangerbeklædning og motorhjelm er deformeret. Kofangerbeklædningen i venstre side har sluppet ved befæstelsen til venstre forskærm.

Forklaringer

Tryk har til DanCrash oplyst parternes forklaringer som herunder.

Fører af [modpartens bil]:

'Føreren (A) af modpartens bil' forklarer, at han kommer kørende fra en skovvej, og skal dreje til højre ad A er holder på det asfalterede mellemstykke mellem grusvejen og selve A har drejet hjulene helt mod højre, og har fronten af bilen op til A har en hund på bagsædet, som pi-ber, hvorfor han vender sig rundt, og kigger sig over venstre skulder. Det bevirker, at han lettere foden lidt for bremsen (bilen har automatgear), så bilen begynder at trille frem. A bliver herefter pludselig ramt af [klagerens bil].

Ved påkørslen slår A hovedet mod sideruden. A har sele på, men den bliver ikke aktiveret.

A oplyser, at han havde set [klagerens bil], da han holdt stille, og inden han trillede frem'.

Fører af [klagerens bil]:

'Han forklarer, at kommer kørende med ca. 60 km/t +- 5 km/t., da [modpartens bil] pludselig kører ud på vejen foran ham. Han når ikke at bremse, inden han rammer [modpartens bil], som skulle til højre.

Føreren af [klagerens bil] forklarede, at han kom kørende fra nord mod syd. Han kom fra ..., og skulle mod ... '.

Skitse over uheldsstedet

Skadekonsulent ... har tilsendt en opmåling fra uheldsstedet Når skitsen lægges over et luftfoto, ses målene at stemme overens med udkørsel og vej omkring den udpegede skovvej.

...

Ved opmåling af uheldsstedet placerede Skadekonsulent ... den viste bil omtrent hvor skridmærkerne fra [modpartens bil] startede. [Modpartens bil] er større end den placerede bil, og målestokken på jorden viser ca. hvor langt [modpartens bils] front rækker ud på [vej] ifølge føreren af [modpartens bil].

...

Deformationerne

[Klagerens bil]

...

Kofangerbeklædningen er trykket ind i venstre side, og den nederste del er revnet. Den primære deformationszone er på venstre side af fronten, ved nummerpladens kant. De bagvedliggende travers og kølere er ligeledes trykket ind. Traversens venstre hjørne er ligeledes trykket ind, og venstre lygte samt befæstelsen for denne er knust. Metal til låsemekanismen er også trykket ind i venstre side.

...

På kofangerbeklædningens venstre side, er der et aftryk/afsmitning af en fælg, forstørret på foto til højre herover. Ingen airbag eller selestrammere er udløst i bilen.

[Modpartens bil]

...

Bilen er primært deformeret på forreste højre hjørne, hvor skærmen er trykket ind. Den bagvedliggende intercooler og lygtebefæstelse er knust, og skærmen er trykket ind mod dækket. Traversens højre hjørne er trykket ind. Højre forhjulsophæng er bukket, så hjulets overkant er trykket ca. 3 cm ind. Der er ridser på højre dør og forskærm ved A-stolpen. Skærmen har lettere deformationer og blinklyset er knust.

...

Ingen airbag eller selestrammer er udløst i bilen.

På kofangerbeklædningens højre side under forlygten, umiddelbart foran traversens højre hjørne, ses afsmitning af en nummerpladeramme samt tallene '[3 tal]' spejlvendt. Afsmitningen forsøgt afbilledet herunder.

...

Den gule markering viser modpartens nummerpladeramme, og inde i den røde markering er der et spejlvendt aftryk efter tallene '[3 tal]'. Herunder ses tallene markeret yderligere.

...

Delkonklusion 1

Der er overensstemmelse mellem aftrykket af fælgen på [klagerens bils] kofangerbeklædning og [modpartens bils] eger på fælgen. Der er ligeledes god overensstemmelse mellem aftrykket '...' på [modpartens bil] og de sidste tal i [klagerens bils] nummerplade, hvor registreringsnummeret er '...'.

Fraværet af udløste airbags i [klagerens bil], indikerer en hastighedsforskel i en kollision på mindre end ca. 30 km/t. Fraværet af udløste airbag i [modpartens bil], indikerer en hastighedsforskel på under ca. 20 km/t.

Sammenstilling

Ved undersøgelsen af begge biler, blev der udfundet entydige kollisionspunkter mellem bilerne. [Klagerens bils] nummerplade aftrykt på [modpartens bils] front, og [modpartens bils] fælg på [klagerens bils] front.

I en sammenstilling var det ikke muligt at placere bilerne i en vinkel, der godtgjorde at begge aftryk kunne afsættes i en og samme kollision. Som vist herunder blev der fundet to mulige kollisionsvinkler og placeringer der stemte helt overens med de dokumenterede deformationer.

Kollision 1

...

Kollisionsvinkel her ca. 75°. Der god overensstemmelse mellem [modpartens bils] højre fælg og aftrykket på [klagerens bils] kofangerbeklædning. [Modpartens bils] skader omkring A-stolpen stemmer ligeledes helt overens.

Den røde markering herover viser afstanden mellem [klagerens bils] nummerplade og til afsmitningens placering på [modpartens bil].

...

Der er ligeledes god overensstemmelse mellem [klagerens bils] trykkede venstre hjørne på traversen, og [modpartens bils] bukkede hjulophæng, da den primære kraft i kollisionen vil blive afsat mellem disse punkter.

Det manglende dæksel til [klagerens bils] lyktesprinkler har været placeret så det stemmer overens med afsmitningen på [modpartens bils] forskærm.

Kollision 2:

...

Omtrentlig kollisionsvinkel her ca. 130°.

...

I denne kollision er der god overensstemmelse mellem [klagerens bils] nummerplade og aftrykket på [modpartens bils]. Tal placeret illustrativt og afspejler en omtrentlig placering for nummerpladen.

...

Ved afmontering af kofangerbeklædning på [modpartens bil], ses der ligeledes god overensstemmelse mellem [modpartens bils] indtrykkede travers og køler samt travers på [klagerens bil].

I kollisionen ligger [klagerens bils] nummerplade mellem begge bilers traverser, hvilket overvejende sandsynligt er årsag til aftrykket på [modpartens bil].

...

Ved kollisionsvinkel på ca. 130° er der ca. 90 cm mellem fælgafttrykket på [klagerens bils] kofan-gerbeklædning og [modpartens bils] fælg.

Delkonklusion 2

Bilerne er overvejende sandsynligt kollideret mindst to gange. Kollisionshastigheden vurderes ud fra deformationsomfanget og kendte crashtest til 30-35 km/t i begge kollisioner.

Da kollisionshastigheden beregnes til mere end 20 km/t, vurderes fraværet af udløste selestram-mer og sideairbag i [modpartens bil] at betyde, at bilen stod uden tænding i kollisionen.

Placering på uheldsstedet

Ved opstilling på luftfoto af uheldsstedet, placeres [modpartens bil] som oplyst og ud fra spor på uheldsstedet. [Klagerens bil] er placeret som begge udfundne kollisioner i hver sin vinkel.

...

[Klagerens bil] placeret i en vinkel på 75° vurderes ikke som mulighed, og stemmer ikke overens med forklarede kørselsforløb. Kollisionen med en vinkel på 130° kræver at [klagerens bil] skifter vognbane, og ikke i overensstemmelse med begge parter forklaringer.

Muligt hændelsesforløb

Når [modpartens bil] antages stillestående, og [klagerens bil] kolliderer første gang i en vinkel af 130° som vist herunder, vil [modpartens bils] slutposition se ud som skærmdump til højre. Frikti-onskoefficienten mod underlaget er ved rekonstruktionen nedsat til 0,6 grundet stor sandsynlig-hed for løvfald og sand fra skovvejen på asfalten.

...

[Klagerens bil] kører her 33 km/t i kollisionsøjeblikket. Der er ikke taget højde for underlagets hældning. Forholdet vurderes dog af mindre betydning.

[Modpartens bils] slutposition fra første kollision, muliggør at [klagerens bil] kolliderer anden gang igen fra asfalten, i en vinkel på 75°. [Klagerens bils] hastighed her sat til 32 km/t.

...

Slutposition fra foto optaget på uheldsstedet og slutposition fra rekonstruktionen er i god over-ensstemmelse med hinanden.

...

Hoved mod ruden

Ved undersøgelsen af sideruden i førersiden, blev der påført damp, for at visualisere eventuelle fedtpletter afsat af ansigtet. Der blev ikke fundet nogen form for fedtplamag på ruden, og som kontroltest satte undertegnede selv, med let berøring hovedet mod ruden, og påførte herefter igen damp.

...

Delkonklusion 3

Føreren har overvejende sandsynligt ikke været i kontakt med ruden i en kollision med [klagerens bil].

Føreren vil blive kastet ind mod midten af bilen, og dermed ikke mod sideruden i førersiden."

Klageren anmeldte den 5/10 2020, at han den 3/10 2020 var kollideret med modparten, som ikke havde overholdt sin ubetingede vigepligt på vej ud fra en grusvej. Modpartens forsikrings-selskab udtog sagen til nærmere undersøgelse og fik udarbejdet en DanCrash-rapport. På baggrund af DanCrash-rapporten afviste selskabet den 14/12 2020 dækning.

Klageren ønsker erstatning for sin totalskadede bil. Han har blandt andet anført, at både han og modparten har afgivet overensstemmende forklaringer om hændelsen. DanCrash-rapporten udelukker ikke, at der er indtrådt en skade som anmeldt af klageren. Ikke alle sammenstød mellem køretøjer bevirker, at airbags og selestrammere udløses. DanCrash-rapporten konkluderer alene, at det er overvejende sandsynligt, at bilerne er kollideret to gange. Han har med henvisning til ankenævnskendelse 94425 anført, at en DanCrash-rapport i praksis ikke er altafgørende for, hvorvidt der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Selskabet har med henvisning til DanCrash-rapporten blandt andet anført, at parternes forklaringer ikke stemmer med de faktiske omstændigheder, og at klageren ikke har bevist, at skaderne på hans bil er sket ved et dækningsberettiget færdselsuheld som anmeldt. Skaderne på bilerne er sket ved mindst to sammenstød med meget forskellige vinkler. Klageren oplyste en hastighed på 60-65 km/t. Denne hastighed ville have haft udløst selestrammere og airbags i modpartens bil. Modpartens bil var overvejende sandsynligt ikke tændt ved sammenstødet. Selskabet har også anført, at der ikke var spor efter, at modpartens hoved – som oplyst – havde ramt sideruden.

Af DanCrash-rapporten fremgår det, at klageren forklarede, at han "kommer kørende med ca. 60 km/t +- 5 km/t., da [modpartens bil] pludselig kører ud på vejen foran ham. Han når ikke at bremse, inden han rammer [modpartens bil], som skulle til højre".

Det fremgår også af DanCrash-rapporten, at modparten (A) forklarede, at "han kommer kørende fra en skovvej, og skal dreje til højre ad ... A har en hund på bagsædet, som piber, hvorfor han vender sig rundt, og kigger sig over venstre skulder. Det bevirker, at han letter foden lidt

for bremsen (bilen har automatgear), så bilen begynder at trille frem. A bliver herefter pludselig ramt af [klagerens bil]. Ved påkørslen slår A hovedet mod sideruden. A har sele på, men den bliver ikke aktiveret. A oplyser, at han havde set [klagerens bil], da han holdt stille, og inden han trillede frem".

Af DanCrash-rapporten fremgår endelig, at "Ved undersøgelsen af begge biler, blev der udfundet entydige kollisionspunkter mellem bilerne. [Klagerens bils] nummerplade aftrykt på [modpartens bils] front, og [modpartens bils] fælg på [klagerens bils] front. I en sammenstilling var det ikke muligt at placere bilerne i en vinkel, der godtgjorde at begge aftryk kunne afsættes i en og samme kollision... Bilerne er overvejende sandsynligt kollideret mindst to gange. Kollisionshastigheden vurderes ud fra deformationsomfanget og kendte crashtest til 30-35 km/t i begge kollisioner. Da kollisionshastigheden beregnes til mere end 20 km/t, vurderes fraværet af udløste selestrammer og sideairbag i [modpartens bil] at betyde, at bilen stod uden tænding i kollisionen ... Førers hoved, har overvejende sandsynligt ikke været i kontakt med ruden i en kollision med [klagerens bil]. Føreren vil blive kastet ind mod midten af bilen, og dermed ikke mod sideruden i førersiden".

Efter en gennemgang af sagen – herunder DanCrash-rapporten – finder nævnet ikke grundlag for at kritisere, at selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at skaderne på hans bil er sket ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed som anmeldt.

Nævnet har navnlig lagt vægt på DanCrash-rapporten, hvoraf det bl.a. fremgår, at skaderne på bilerne overvejende sandsynlig må skyldes, at bilerne kolliderede to gange, at det vurderes, at modpartens bil ikke var tændt, og at sammenstødene skete ved hastigheder, der var væsentligt lavere end oplyst af klageren.

Det, som klageren i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat.

Ankenævnet *for* Forsikring

11.

96952

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

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

Peter Thønnings