

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 6. april 2022 blev i sag nr. 97557:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 18/11 2021 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Jeg kørte galt i min bil, forsikringsselskab ønsker ikke at erstatte min bil af en eller anden grund som jeg stadig ikke kan forstå, da deres begrundelse giver overhovedet ingen mening for mig.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erstatning for min skadet bil som blev vurderet til 38.000 kr."

Selskabet har i brev af 8/12 2021 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Sagen omhandler vores afvisning af erstatningspligten i forbindelse med uheldet d. 22. maj 2021. Årsagen til afvisningen er, at vi mener, der er tale om et arrangeret uheld.

Klager har tegnet en kombineret ansvars- og kaskoforsikring under forsikringsbetingelser 1805 - Bilag 1.

Sagsfremstilling

Vi modtog en elektronisk anmeldelse d. 26. maj 2021, hvoraf det fremgik, at klager havde undvejet en ræv og derefter påkørt en modkørende bil. Uheldet skete på en landevej sent om aftenen d. 22. maj 2021 og klager har angivet en hastighed på 30-40 km/t for ham selv og 50-80 km/t for modparten – Bilag 2.

Modparten var kun ansvarsforsikrede og kontaktede os således direkte angående skaden.

Begge biler blev opgjort med forbehold i Forsi og på grund af skadernes størrelse erklæret total-skadet.

Som led i en normal procedure blev sagen overdraget til nærmere undersøgelse hos en skadekonsulent.

Sagen blev herefter sendt til undersøgelse hos DanCrash og den efterfølgende rapport viste, at uheldet ikke kunne være foregået som angivet af klager og modpart – Bilag 3.

Erstatningspligten blev herefter afvist – Bilag 4.

Vores skadekonsulent havde efterfølgende korrespondance med klager, hvor han bl.a. indvilgede i at fremsende teleoplysninger fra den pågældende aften. Teleoplysningerne stemte imidlertid ikke overens med klagers tidligere forklaring, hvorfor de ikke gav anledning til at ændre afgørelsen – Bilag 5.

Klager indbragte herefter sagen for Kvalitetsafdelingen – Bilag 6 – hvilket heller ikke gav anledning til at ændre afgørelsen – Bilag 7.

Konklusion

Klager har oplyst til vores skadekonsulent, at han i forbindelse med undvigemanøvren benyttede håndbremsen. Dette er et meget utænkeligt scenarie, idet det ikke er en normal reaktion i sådan en situation og formentlig kun noget rally-kørere eller tilsvarende professionelle førere vil gøre.

Endvidere fremgår det af udlæsninger fra modpartens bil, at han kobler ud ca. 5 sekunder før kollisionen, uden at foretage sig andet. Ud fra DanCrash' beregninger er der tale om en distance på 66 meter og særligt skal bemærkes, at modparten ikke anvender bremsen og at det i øvrigt stemmer dårligt overens med modpartens forklaring om, at parterne kun var en meter fra hinanden, da klager foretog undvigemanøvren, hvorfor modparten ikke havde mulighed for at undgå påkørsel.

På baggrund af DanCrash rapporten har vi skærpet dokumentationskravet overfor klager og bedt om teleoplysninger, samt kontaktinformation på de personer, klager har været i kontakt med før, under og efter uheldet. Det ønskede klager i først omgang ikke at give. Da han senere i forløbet fremsendte telehistorik, konstaterede vi, at klager ikke havde været på stedet på det pågældende tidspunkt og at han heller ikke havde været i kontakt med den person, som han tidligere havde oplyst.

Vores skadekonsulent skriver følgende i mail af 25. august 2021:

Jeg har nu haft mulighed for at gennemgå de af dig fremsendte teleoplysninger og kan ud fra det fremsendte konstatere, at du ikke ringede til den person, som hentede dig efter uheldet, men først næste dag kl. 09:56, hvilket er i strid med det du tidligere har forklaret.

Dernæst kan det ud fra teleoplysningerne konstateres, at du ikke har kunne være på uheldsstedet på det tidspunkt du har forklaret. Du har forklaret, at du kørte i nordgående retning på [vej], hvilket ikke var i overensstemmelse med, hvordan uheldssituationen var opstået. Du forklarede hertil, at du rigtig nok var på vej nordgående ad [vej] og vedkom-

Ankenævnet for Forsikring

3.

97557

mende du var på vej op til aflyste via WhatsApp besked, hvilket fik dig til at vende rundt og køre retur. Denne korrespondance startede kl. 23.29 og sluttede 23.31. Via dine teleoplysninger kan det konstateres, at du på dette tidspunkt stadig er i [by] i nærområde omkring din bopæl kl. 23.20. Via Google Maps kan det konstateres, at der fra din bopæl til uheldsstedet er en køretid på 22 minutter - i dette er der endog ikke taget højde for, at du er kørt forbi uheldsstedet og vendt rundt og kørt retur til hvor sammenstødet sker.

På baggrund af dette og med udgangspunkt i DanCrash rapporten må vi fastholde, at vi ikke har tillid til anmeldelsen og at vi derfor ikke kan anerkende erstatningspligten overfor hverken klager eller modparten."

Klageren har i meddelelse af 26/12 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Det eneste jeg kan sige er at jeg er kommet ind for en ulykke, Tryg forsikring har efterfølgende beder mig om nogen yderligere oplysninger, i starten nægtede jeg at give dem noget, min forklaring var at jeg ikke ville dele nogle private og følsomme oplysninger, men da jeg fandt ud af at jeg er forpligtet til det gjorde jeg mit bedste for at hjælpe dem. I starten var de to personer som de skulle bruge oplysninger om ikke samarbejdsvillige, derfor kunne jeg ikke give andres oplysninger uden deres samtykke. Derefter overtalt jeg den kammerat der hentede mig som så accepteret det også fik de hans oplysninger.

Mht til den person der aflyst med mig har jeg sendt dem en Whatsapp screenshot som de bad om men de blev ved med at sige det ikke er nok og ville have flere oplysninger og det kunne jeg ikke være med til da personen ikke ønsker at indblandes.

Jeg har også hentede teleoplysninger og [teleselskab] har bekræftet for mig at det aldrig kan være 100 % nøjagtige især placering, det har jeg også sendt mail til Tryg om med screenshot af [teleselskabets] mail.

Mht rovdyr eller ræv har jeg forklaret dem at ... Håndbremsen som de snakker om har jeg sagt at jeg var forvirret og nåede knap nok at røre eller trække ved håndbremsen, da jeg var chokeret i gennem uheldet kan jeg slet huske hvad jeg præcis gjorde. Det var virkelig alvorligt og derfor kan man ikke hænge en på hvad man siger og gøre der. Det eneste jeg forlanger lige nu er erstatning for min bil.

Man kan ikke som forsikringsselskab nægte at udbetale erstatning fordi man mistænker. De har totalskadet min bil og jeg kan ikke engang få den repareret eller noget som helst. Så tilbyder de mig at hjælpe med at sælge den, det synes jeg er vildt mærkeligt at gøre når man har mistanke om at ulykken er ikke sket eller hvad de nu synes. Jeg er meget ... og har ikke mod på at snyde nogen eller gøre noget ulovligt. Derfor ønsker jeg en retfærdig sag, og har min fulde tillid til jeres afgørelse."

Selskabet har i meddelelse af 19/1 2022 til nævnet bl.a. anført:

"For så vidt angår tilbuddet om at sælge bilen er det normal kutyme at spørge forsikringstager, hvordan bilen skal afhændes og om de ønsker, at vi skal gøre det. Historisk set opnår vi de bedste

Ankenævnet for Forsikring

4.

97557

priser ved salg af rester og der er således blot tale om et tilbud og en service over for klager. Klager kan til enhver tid afvise det og selv stå for at sælge bilens rester."

Til dette har klageren fremsendt meddelelse af 1/2 2022, hvori det bl.a. er anført:

"Jeg har vedhæftet fil hvor der viser at Tryg har solgt min bil uden min tilladelse eller samtykke, det er strengt ulovligt det de har gang i da vi er i gang med en sag, er der mon noget Tryg prøver at skjule?

Jeg tager forbi [værkstedet] hvor min bil burde være der, hvis ikke den er der så vil jeg melde den stjålet til politiet, jeg har også ret til erstatning for min bil hvis den ikke er der."

Hertil har selskabet i meddelelse af 21/2 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg kan oplyse, at vi gentagne gange har bedt klager flytte sin bil eller give os lov til at sælge resterne. Vi har også fortalt ham, at det ikke har indflydelse på jeres afgørelse i sagen. Klager er aldrig vendt retur og derfor tog vi konsekvensen og satte resterne til salg ultimo januar, da værkstedet ikke ønskede at opbevare bilen længere."

Heroverfor har klageren i meddelelse af 24/2 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg kan også fortælle at jeg flere gange har haft kontakt til taksator over telefon, hvor han fortalte jeg skulle afvente, og flere gange har jeg været forbi [værkstedet] for at afhente reg attesten og nøglen, men [værkstedet] afviste at udlevere noget til mig, og da jeg fortalte taksatoren det, sagde han jeg vil snakke med dem, men ingen vendt tilbage til mig.

Det betyder ikke så meget mere, nu er bilen solgt, hvorfor [værkstedet] afviste at udlevere reg attesten og nøglen til mig ved jeg ikke, hvorfor taksatoren ikke gad at snakke med mig og fortalte mig at man ikke skal begå kriminalitet så mister man ikke sin bil og smækkede røret på ved jeg heller ikke.

Det der betyder noget for mig nu er min erstatning for bilen, Tryg har afvist at erstatte mig, og derfor har jeg klaget til ankenævnet, som jeg ønsker at de tager en beslutning og dømme sagen på en retfærdig måde som de altid gør."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af skadesanmeldelsen af 26/5 2021 fremgår bl.a.:

"Hvordan skete sammenstødet? Ved undvigelse af ræv mistede kontrollen over bilen og gled ind sidelæns i modkørendes vognbane

Hvem mener du havde skylden? Ingen anelse

Var det dig der kørte bilen? Ja

Hvad var din bils hastighed, da uheldet skete? 30-40 km/t.

...

Hvad tror du modpartens hastighed var? 50-80 km/t."

Af DanCrash-rapport 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

Part 1 og 2 kørte begge på [vej], i hhv. sydlig og nordlig retning. Et kort stykke inden bilerne kørte forbi hinanden sprang der er dyr ud foran part 1, der fortog kort styreudslag mod venstre og 'kip-pede' med håndbremsen, så bagenden skred ud mod venstre. Part 1 krydsede midterlinjerne og skred over i den nordgående vognbane, hvor der skete kollision med part 2.

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

- Forklaringen fra fører af [modpartens bil]
- Data fra [modpartens bils] airbagmodul
- Benyttelse af håndbremse i [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.

[Modpartens bil] har overvejende sandsynligt kørt 56 km/t i 3. gear forud for kollisionen, kobler ud

ca. 3 sekunder før bilerne mødes i en afstand af ca. 66 m, og kolliderer med [klagerens bil] med en hastighed på ca. 38 km/t.

Føreren af [klagerens bils] forklaring om benyttelse af håndbremsen i undvigemanøvre på en våd vej er ikke et normalt reaktionsmønster og har overvejende sandsynligt ikke fundet sted som et naturligt led af en pludselig opstået undvigemanøvre. Der er dog kun empirisk og ikke teknisk grundlag for antagelsen.

...

Uheldssted

...

Uheldstidspunkt oplyst af TRYG til: D. 22. maj 2021, ca. kl. 2400.

Nedbør jf. DMI vejrarkiv, ca. 4 mm i pågældende døgn, primært på dagens sene timer.

Spor på uheldsstedet

Foto herunder er optaget på angivne uheldssted, og fremsendt af [selskabets skadeskonsulent]. Han oplyser, at der blev fundet bildele på stedet, i overensstemmelse med at stamme fra sagens biler.

...

Forklaringer

TRYG oplyser parternes forklaring til DanCrash som følger:

Part 1 ([klagerens bil])

'Denne forklarede, at han kom kørende ad [vej] idet han var på vej til [by 2], hvor han skulle møde én som han ikke ville sige hvem var, men et stykke oppe ad vejen blev hans aftale aflyst, hvorfor han vendte rundt. Han kørte nu i sydgående retning ad [vej] i retning mod ... Pludselig kom et rendyr eller i hvert fald et dyr ud foran ham. Dyret kom ud fra højre side af vejen og løb mod venstre. FT drejede let mod venstre og bremsede med fodbremsen og kippede lidt med håndbremsen. Bilen skred ud med bagenden mod højre og den MP påkørte ham ind i højre side af bilen. Han mente, at han kørte mellem 60 – 70 km/t. FT er usikker på, hvornår præcist i forløbet at han kippede med håndbremsen og om det var det som fik bilen til at skride ud. Det regnede på uheldstidspunktet.'

...

Part 1 oplyste endvidere til TRYG senere:

'...at bilen skred over i P2's vejbane og nåede at holde helt stille og blev efterfølgende ramt af P2. Det gik meget hurtigt'.

Part 2 ([modpartens bil])

'P2 forklarede, at kørte i nordgående retning ad [vej] med ca. 70 km/t – altså væk fra ... Pludselig kom P1 over i hans vejbane, hvilket gjorde at P2 ikke kunne gøre andet end, at køre ind i siden på P1's bil. Det virkede som om at P1's bil gled over i hans side, men MP vidste ikke, hvad årsagen var til det. MP oplyste, at der var glat. Han kunne ikke rigtig forklare, hvorfor han mente, at der var glat. Måske gled hans bil også lidt selv. Han lagde sig fast på, at det var fordi, at vejen var våd og måske lå der nogle blade.'

Part 2 oplyste endvidere at:

...

'Part 2 forklarede, at P1 skred over i P2's vejbane og var kommet ned i fart, men stadig i bevægelse da P2 påkørte ham. Han mente, at p1 kørte stærkt inden udskridningen. P2 nåede ikke at reagere og lavede ikke noget styreudslag inden uheldet. Han prøvede at bremse med fodbremsen, men nåede ikke noget, da afstanden var så kort før bilen skred ind foran ham. Han trykkede på fodbremsen, men den reagerede ikke så meget. P2 har tidligere forklaret, at han mente, at han havde ca. 1 meter at reagere på.'

Deformationerne

[Klagerens bil]

...

[Klagerens bils] højre fordør, panel under døren og A-stolpen er deformeret og trykket ind. På døren er der ridser og afsmitninger i bilens længderetning, og vurderes opstået forfra og imod bagenden.

På foto til højre ses der rød afsmitning på dørens nederste halvdel ved B-stolpen.

...

Bilen er deformeret på højre hjørne, hvor forlygte og kofangerbeklædningen er knust og ridset. Højre forskærm er presset tilbage i bilens længderetning og er bukket ved hæftningen til kofangerbeklædningen.

Kollisionsdæmperen på den bagvedliggende tværstiver er trykket ind og ligger plant med tværstiveren. Højre ende på tværstiveren er ligeledes deformeret og trykket ind. Motorhjelm er deformeret i mindre grad, men har ridser i lakken på den forreste kant ved højre forlygte. Indvendig på kofangerbeklædningen er der aftryk af bolthoveder fra tværstiveren.

...

Sammenstilling

Når bilernes deformationer analyseres, stemmer de overens med at være afsat i en kollision bilene imellem, i en kollisionsvinkel som vist herunder.

...

Deformationsomfanget vurderes at afspejle en hastighedsforskel i kollisionsøjeblikket på ca. 30 km/t.

Her vises bilernes sammenstilling placeret på det udpegede uheldssted.

...

Delkonklusion 1

Der er overensstemmelse mellem bilernes dokumenterede deformationer og forklaringen om, at bilerne er kollideret med hinanden.

Der er ikke overensstemmelse mellem de oplyste hastigheder og deformationsomfanget. Hvis [modpartens bil] kolliderede med den stillestående [klagerens bil] med en hastighed på ca. 70 km/t, ville deformationerne være væsensforskellige.

I en undvigemanøvre vil føreren overvejende sandsynligt ikke benytte håndbremsen for at korrigere et styreudslag. Det kræver tid og planlægning at benytte håndbremsen, hvilket den menneskelige hjerne ikke kan nå at planlægge, koordinere og udføre på 2-3 sekunder, idet man netop har konstateret en fare foran sig, og hjernen er i alarmberedskab, medmindre man er rutineret rallye-kører eller tilsvarende professionel fører. Da udskridning samtidigt må antages såvel uønsket som svært kontrollerbart, vurderes den ikke foretaget.

Der er ikke sammenhæng mellem at håndbremsen angiveligt benyttes kontrolleret, og at der styres over mod en modkørende, der udgør en væsentlig større fare end dyret. Hvis føreren bevidst handlede, ville han overvejende sandsynlig ikke skifte til modkørende vognbane.

Rekonstruktion jf. forklaringer

Der kan ikke udfærdiges en troværdig rekonstruktion på baggrund af forklaringen fra føreren af [modpartens bil], da deformationsomfanget i væsentlig grad afviger fra de dokumenterede skader på begge biler.

Det er ligeledes ikke fysisk muligt at [klagerens bil] svinger ud foran [modpartens bil] 1 meter foran

denne, hvor føreren når at reagere. Hvis bilerne begge kører 60 km/t forud for kollisionen nærmer de sig hinanden med 33,3 meter pr. sekund, hvorfor bilerne vil være mindst 33 m fra hinanden for at føreren af [modpartens bil] kan nå at reagere.

Hvis [klagerens bil] forudgående kører 60 km/t og foretager styreudslag til venstre og efterfølgende benytter håndbremsen på vej med let nedsat vejgreb, vil der gå ca. 2,8 sekund fra han påbegynder manøvre til bilen står stille i en vinkel der stemmer overens med sammenstillingen.

[Modpartens bils] Airbagmodul

[Modpartens bil] er udstyret med et airbagmodul der gemmer data fra kollisioner med en hastighedsændring over 8 km/t. Sagens [modpartens bil] blev med Bosch CDR udlæst i [by 1], af undertegnede, der er uddannet i - og certificeret bruger af - systemet.

Data blev udlæst af bilen i sin helhed uden fejl. Bilens deformationer afspejler en hastighedsændring væsentlig større end 8 km/t, hvorfor der forventedes gemte data.

I udlæst rapport fremgår det, at bilen har registreret én kollision i modulets levetid, og at denne kollision har forårsaget en hastighedsændring på 22,3 km/t.

...

Herover ses [modpartens bil] hastighedsændring i kollisionen. En negativ kurve betyder en kollision på bilens front.

Den negative kurve (frontskade) og hastighedsændringen på 22,3 km/t er helt i overensstemmelse med de dokumenterede deformationer.

Pre-Crash data

Ved kollision gemmes der ligeledes et loop på 5 sekunder, der beskriver bilens betjening og hastighed 5 sekunder før kollisionen.

Af Pre-Crash data, fremgår det at bilen 5 sekunder før kollisionen kører 56 km/t i 2 sekunder, hvorefter hastigheden falder.

Med et omdrejningstal (RPM) på 2400 (reelt 2400-2799, da der rundes ned til nærmeste 400) og en hastighed på 56 km/t (minus fejlvisning). Ca. 3,5 sekund før kollisionen kobles der ud, og omdrejningerne falder til tomgang frem til kollisionen, uden at driftsbremserne benyttes.

Hastigheden i skemaet herover afspejler hastigheden vist i bilens instrument, hvorfra der typisk skal fratrækkes ca. 5%.

[Modpartens bils] dæk på bilen på undersøgelsestidspunktet havde dimensionerne 185/65r15 hvilket er 3% større end hvad bilfabrikantens vejledende (185/60r15) Dette medvirker at bilens visning er tættere på den reelle hastighed end ved standarddækkene.

Dækkenes dimensioner, omdrejningstal og hastighed er helt i overensstemmelse med gearkassens udvekslingen i 3. gear.

Delkonklusion 2

Med en hastighedsændring på 22 km/t og en kollisionshastighed på 38 km/t, har [klagerens bil] overvejende sandsynligt stået stille i kollisionen.

Rekonstruktion jf. udlæsning

Herunder vises en rekonstruktion udfærdiget på baggrund af data fra [modpartens bil], føreren af [klagerens bil] forklaring og hvor deformationsomfanget respekteres.

For [klagerens bil] lægges en hastighed på 60 km/t til grund, og håndbremsen påvirkes i rekonstruktionen ca. 1 sek. før kollision, hvorefter slutpositionen stemmer overens med kollisionsvinklen. Friktionskoefficienten er sat til 0,7.

...

Herover illustreres hvordan føreren af [modpartens bil] forud for kollisionen kører 56 km/t, og kobler ud inden føreren af [klagerens bil] påbegynder undvigemanøvre, med en afstand bilerne imellem på ca. 66 m.

Ankenævnet for Forsikring

9.

97557

Da bilerne er 1 sekund fra hinanden, har [klagerens bil] befundet sig i [modpartens bils] vognbane i ca. 1 sekund, og der er ca. 14 m mellem bilerne. Føreren af [modpartens bil] påvirker fortsat ikke driftsbremsen, men har siden udkoblingen nedsat hastigheden til ca. 47 km/t.

Hvis føreren af [modpartens bil] havde benyttet bremsepedalen ca. 1 sekund før kollisionen, ville kollisionens omfang være minimeret, og hastigheden nedsat til ca. 17 km/t.

Delkonklusion 3

Der er ikke overensstemmelse mellem førerens forklaring om en hastighed på ca. 70 km/t forud for kollisionen, og de udlæste 56 km/t.

Der er ligeledes ikke overensstemmelse med data om at føreren af [modpartens bil] kobler ud inden

[klagerens bil] foretager undvigemanøvre, og forklaring om at han ikke nåede at reagere da [klagerens bil] kørte foran ham med kun en meters afstand.

Hvis føreren af [modpartens bil] havde bemærket at [klagerens bil] kørte usikkert, og derfor koblede ud, ville [modpartens bil] kunne bringes til standsning med en afstand til [klagerens bil] på ca. 20 m. hvis driftsbremsen blev påvirket maksimalt."

Af selskabets brev af 25/10 2021 til klageren fremgår bl.a.:

"Vi har tidligere skrevet til dig vedrørende din skadede bil, men har ikke hørt fra dig. Resterne af din skadede tilhører dig og vi vil gerne være behjælpelig med at sælge resterne via Forsikringsbiler til højstbydende, hvorefter indtægten for salget vil blive udbetalt til dig. I så fald beder vi dig oplyse dit kontonummer.

Ønsker du ikke vores hjælp til at sælge resterne, skal du sørge for at hente bilen hos værkstedet og selv stå for at afhænde den.

Jeg beder dig vende retur til mig og oplyse, hvad du ønsker i forhold til resterne.

Udgifter på sagen

Der vil være en udgift til pladsopbevaring på 625,00 kr. pr. dag. som værkstedet vil opkræve direkte hos dig.

Du bedes derfor inden 7 dage, give os besked om vi skal hjælpe dig med salget eller hente din bil ved værkstedet."

Af selskabets interne notat af 22/11 2021 fremgår bl.a.:

"Ft. skriver i sin mail: Jeg ved ikke om jeg må flytte bilen, da jeg er i gang med at køre en sag hos ankenævnet. Er det noget I tagger ansvaret for hvis jeg flytter den inden afgørelsen fra ankenævnet?"

Af selskabets e-mail af 22/11 2021 til klageren fremgår bl.a.:

"Du må gerne afhente/flytte din bil og registreringsattesten kan du få udleveret fra værkstedet. Det vil ikke have indflydelse på din sag hos ankenævnet."

Af selskabets interne notat af 17/11 2021 fremgår bl.a.:

"Det har ikke været muligt at komme i ktk med kunden. Både taksator og jeg har prøvet flere gange. Vi har derfor besluttet at sælge rester uden fts. accept. Vi har gjort hvad vi kunne. Værkstedet vil ikke have bilen stående længere."

Af selskabets interne notat af 17/19/1 2022 fremgår bl.a.:

"Kunden har ikke hentet sin bil, og værkstedet vil ikke have den stående længere. Aftalt med taks. ... at han sælger rester. Jeg skriver til ft, at vi sælger rester og overfører beløb til konto, når beløbet kendes."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 26/5 2021, at han den 22/5 2021 var stødt sammen med en anden bil. Klageren bil blev totalskadet. Selskabet solgte resterne og udbetalte 6.369 kr. til klageren. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har sandsynliggjort, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Klageren ønsker erstatning på 38.000 kr. Han har anført, at selskabets begrundelse ikke giver mening for ham. Teleoplysninger er ifølge hans teleselskab aldrig helt præcise. Han har gennemgået oplysningerne og kan ikke engang se sin egen adresse, hvor han befinder sig hver eneste dag. Han ville i starten ikke udlevere andres private oplysninger, men sidenhen har han gjort sit bedste for at hjælpe selskabet. Grundet hans beskedne kendskab til dansk sprog, vidste han ikke, hvad dyret – der løb ud foran ham – hed. Han var chokeret, da ulykken skete, og nåede knap at trække i håndbremsen. Han utilfreds med, at selskabet har solgt bilen uden hans samtykke.

Selskabet har anført, at uheldet ifølge DanCrash-rapporten ikke kan være sket, som forklaret af klageren og modparten. Derfor skærpede selskabet dokumentationskravet. Teleoplysningerne viste, at klageren på skadestidspunktet havde befundet sig 22 minutter fra skadesstedet. Klageren forklarede, at uheldet skete, da han kørte i nordgående retning. Han ændrede forklaring til, at han var vendt om, så uheldet skete i sydgående retning. Det er ikke en normal reaktion at benytte håndbremsen i en undvigemanøvre. Modpartens bil koblede ifølge DanCrash-rapporten ud 5 sekunder før sammenstødet uden at bremse.

Af skadesanmeldelsen fremgår det, at uheldet skete kl. 00:00, at hastigheden på klagerens bil var 30-40 km/t, og at "ved undvigelse af ræv mistede kontrollen over bilen og gled ind sidelæns i modkørendes vognbane".

Af DanCrash-rapporten fremgår det, at pludselig kom et rensdyr løbende fra højre ud foran klageren. Han drejede let mod venstre og bremsede med fodbremsen og kippede lidt med håndbremsen. Bilen skred ud med bagenden mod højre over i modpartens vejbane. Bilen nåede at holde helt stille, før modparten påkørte højre side af hans bil. Han var usikker på, hvornår han kippede med håndbremsen. Modparten forklarede, at han kørte i nordgående retning med cirka 70 km/t. Pludselig gled klagerens bil over i hans vejbane, og han påkørte ham. Han havde cirka 1 meter at reagere på. Klagerens bil var kommet ned i fart, men var stadig i bevægelse, da han påkørte ham. Han prøvede at bremse, men nåede det ikke.

Det fremgår af konklusionen i DanCrash-rapporten, at der på baggrund af modpartens forklaring, data fra modpartens airbagmodul og klagerens forklaring om at have benyttet håndbremsen ikke er belæg for at antage, at kollisionen er sket som forklaret. Modparten kørte overvejende sandsynligt 56 km/t i 3. gear forud for kollisionen, koblede ud ca. 3 sekunder før bilerne mødtes i en afstand af ca. 66 m, og kolliderede med klagerens bil med en hastighed på ca. 38 km/t. Klagerens forklaring om benyttelse af håndbremsen i undvigemanøvren på en våd vej er

Ankenævnet for Forsikring

12.

97557

ikke et normalt reaktionsmønster og har overvejende sandsynligt ikke fundet sted som et naturligt led af en pludselig opstået undvigemanøvre.

Af selskabets brev af 25/10 2021 og e-mail af 22/11 2021 fremgår det, at klageren må afhente bilen fra værkstedet.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har afvist dækning, med henvisning til at klageren ikke har sandsynliggjort, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at modparten ifølge DanCrash-rapporten ikke bremsede, men koblede ud ca. 3 sekunder før bilerne mødtes.

Nævnet har også lagt vægt på, at uheldet ifølge DanCrash-rapporten ikke kan være sket som forklaret, og at parternes forklaringer om sammenstødet divergerer – herunder at klageren i skadesanmeldelsen oplyste sin hastighed til 30-40 km/t., men at han senere forklarede, at hans bil holdt stille, da han blev påkørt.

Nævnet bemærker, at der ikke er oplysninger om, at modparten så dyret, der løb ud på vejen foran klageren.

Nævnet bemærker videre, at klageren ifølge teledata befandt sig 22 minutter i bil fra skadestedet på det oplyste skadestidspunkt, og at brug af håndbremse er atypisk ved en pludseligt opstået undvigemanøvre.

For så vidt angår salget af bilens rester finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har solgt resterne uden klagerens samtykke.

Ankenævnet for Forsikring

13.

97557

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabet i brev og e-mail har oplyst, at klageren måtte afhente bilen fra værkstedet. Af selskabets brev af 25/10 2021 til klageren fremgår det, at "Vi har tidligere skrevet til dig vedrørende din skadede bil, men har ikke hørt fra dig. Resterne af din skadede tilhører dig og vi vil gerne være behjælpelig med at sælge resterne via Forsikringsbiler til højestbydende, hvorefter indtægten for salget vil blive udbetalt til dig. I så fald beder vi dig oplyse dit kontonummer. Ønsker du ikke vores hjælp til at sælge resterne, skal du sørge for at hente bilen hos værkstedet og selv stå for at afhænde den".

Nævnet bemærker, at selskabet har oplyst, at "Klager er aldrig vendt retur og derfor tog vi konsekvensen og satte resterne til salg ultimo januar, da værkstedet ikke ønskede at opbevare bilen længere".

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Peter Thønnings