

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 15. marts 2023 blev i sag nr. 98851:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I brev af 18/10 2022 til nævnet har klagerens repræsentant bl.a. anført:

"Først og fremmest skal det gøres helt klart, at forsikrede havde ansvar og kaskoforsikring på bilen ved uheldet. Dette står helt klart, hvorfor selskabet ikke kan henvise til at denne skulle være manglende.

Selskabet ophører kaskoforsikring den 15. juni 2022. Dette er efter skaden og derfor er kaskoforsikringen i kraft på skadetidspunktet.

Selskabets tese om, at der ikke kan være sket en skade som oplyst er alene selskabets bevisbyrde. Forsikrede har redeligt og loyalt oplyst om, hvordan skaden skete. Hertil er fremlagt konkrete billeder af skadestedet, som selskabet efterfølgende ikke mener kan bruges.

At selskabet herefter påstår, at der skal være flere buler, ridser og beton i lakken, kan ikke tages til følge, da det afgørende er, hvordan bilen rammer i det konkrete tilfælde.

Selskabet fremlægger pludselig billeder fra en viadukt – om det er den pågældende vides ikke – ej heller hvornår billederne er taget.

Herudover forekommer det dybt bemærkelsesværdigt, at selskabet fremkommer med billeder i et område der slet ikke er tale om. Bilen er ikke kørt ind i kanten på viadukten – dette er oplyst flere gange på sagen.

Selskabets påstande omhandlende rust på bremseskiver og fejludlæsning indenfor den sidste kilometer er ej heller forhold, som selskabet kan afvise på.

Hvis man kører mange korte ture med lav fart, da vil bilens bremsesystem fremstå med rust og dette vil en enkelthånd opbremsning ikke fjerne. Herudover identificerer fejlkoder netop forhold i bilen efter uheldet, hvorfor censorer har reageret på hændelsen.

De øvrige forhold omkring forsikringer der er sprunget mv., er alene selskabets egne vurderinger og konklusioner af, hvad der kan være sket og ikke en konkret underbygget dokumentation, hvorfor dette ikke kan stå som afvisning.

Da selskabet ikke har krav om seler bliver brugt jf. ordlyden i vilkåret som forsikrede er underlagt, kan denne del ikke bruges som afvisning. Det er et færdselsforhold, som Politiet vurderer.

Om der er fugt og mug i bilen eller denne fremstår med en ændret turbobooster, ændre ikke ved hændelsen og det forhold, at forsikrede er kørt galt. Derfor kan dette ikke stå som afvisningsårsag.

Hvilken vej forsikrede kører er naturligvis op til forsikrede. Om denne har andre grunde til at kører en omvej, står alene som et forhold, der ikke kan gøres gældende.

Selskabet henviser til, at der ikke er årsagssammenhæng mellem skaden på bilen og færdselsuheldet. Vi finder, at skaderne placeret i kollisionszonen er forenelige med den oplyste hændelse sammenholdt med billeder, samt at der ikke har været tegn på defekter i bilen inden uheldet.

Da forsikringen som udgangspunkt dækker enhver skade på bilen, og selskabet ikke har sandsynliggjort, at skaden kan henføres til undtagelsesbestemmelserne, finder vi, at skaden er dækningsberettigende.

På forsikredes vegne skal vi anføre, at skaderne udgør en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed samt der er tale om en pæn og velholdt bil uden funktionsfejl.

Selskabet anfører flere forhold på bilen som værende omfattende, atypisk og af en sådan karakter, at formålet så ud til at være at totalskade bilen – det er vi selv sagt ikke enige i. Selskabet har ej heller kunne komme med konkret dokumentation for dets påstande, som således står meget alene.

Efter en gennemgang af sagen finder vi, at skaderne må anses for at være sket ved uheldet, der som udgangspunkt er dækket af forsikringen.

Herudover finder vi, at selskabet ikke har løftet sin bevisbyrde og bevist, at en af forsikringens dækningsundtagelser finder anvendelse, hvorfor selskabet ikke er berettiget til at afvise dækning.

Det er sandsynliggjort at skaderne er sket efter påkørslen. Det er derimod ikke dokumenteret, at bilen ikke kan have ramt mur som anført. Det er alene selskabets bevisbyrde.

I det store hele må vi henvise til, at hvis ovenstående forhold fremsat af selskabet skulle være grundlag for afvisning, da måtte selskabet have skrevet de enkelte forhold ind i sit vilkår under undtagelsesbestemmelserne. Det har de ikke- og antagelser, som ikke kan underbygges med konkret dokumentation, kan således ikke stå som afvisningsårsag.

Der er således ikke fremlagt en konkret dokumenteret og underbygget afvisning, men en række forhold der alene synes at stille selskabet dårligt. Det danner derfor ikke grundlag for at kunne afvise bilens skader.

Selskabet anerkender, at den direkte påkørselsskade er omfattet af kaskoforsikringen, hvorimod den konkrete skade på motoren ikke er dækket, idet forsikringen ikke mener skaden er sket som oplyst.

Selskabet begrundet afvisningen med, at forsikringen ikke dækker skader, hvor de ikke har tillid til fremsatte forklaring og heraf følgerne af uheldet, som de ikke mener er sket som oplyst.

Vi finder, at skaderne på karrosseri og motorskaden er en følge af den dækningsberettigende påkørselsskade. Vi finder desuden, at forsikrede ikke har handlet uagtsomt ved at undvige et større dyr og derved mistet herredømmet.

Selskabet har herefter nægtet at udbetale erstatning med henvisning til, at forsikrede ikke har bevist, at der var tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Vi finder efter en samlet vurdering, at forsikrede på tilstrækkelig vis har godtgjort, at bilen var blevet skadet ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Vi ligger blandt andet vægt på, at informationerne om reaktionstid og bilens hastighed ikke er af en sådan karakter, at det på denne baggrund kan anses for godtgjort, at forsikrede skulle have fremkaldt forsikringsbegivenheden forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

Selskabet har ej heller undersøgt forholdene nærmere ved en instans mhp. klarlægning af hændelsen. Det er således alene selskabets selvtilregnede konklusion, som afstedkommer afvisning.

Forsikrede mistede herredømmet over bilen og påkørte viadukten.

Forsikrede oplyser, at han i forbindelse med ulykken pådrog sig en skade på nakken, samt at der derfor er årsagssammenhæng mellem ulykken og skaden, og at méngraden i henhold til anerkendelsen fra ulykkesforsikringen, således dokumenteres, at der er sket en dækningsberettiget skade.

Forsikrede anfører ligeledes, at de oplysninger der var tilgået ulykkesforsikringen har været korrekte, og at alle oplysningerne tidligere var fremsendt til bilforsikringen.

Efter en gennemgang af sagen finder vi, at forsikrede har bevist, at det anmeldte ulykkestilfælde og har medført et varigt mén. Selskabet skal derfor yde forsikringsdækning i overensstemmelse hermed på kaskodækning på bilen, da der er sket en konkret dækningsberettiget hændelse.

Vi lægger navnlig vægt på anerkendelse fra ulykkesforsikringen samt det forhold, at forsikrede kan dokumentere via billeder hvor bilen ramte i viadukten. Oplysninger der ligeledes er tilgået ulykkesforsikring.

Herudover lægger vi vægt på, at selskabet er kommet med billeder meget sent i processen – *til trods for disse blev bedt udleveret meget tidligt i forløbet* – som slet ikke stammer fra det sted hvor bilen ramte – samt at billederne ikke identificeres værende fra samme placering i landet.

Vi finder således ikke selskabet har løftet bevisbyrden for, at der ikke er sket en dækningsberettiget hændelse. Herudover skal det gøres helt klart, at selskabet ikke har foretaget nærmere undersøgelser på skadestedet eller bil. Det er alene bilinspektørens umiddelbare holdning, som næppe kan antages værende objektiv, henset til han er ansat i selskabet.

Selskabet afslår dækning med henblik på følgende;

- 'På baggrund af alle ovennævnte omstændigheder, finder vi det ikke sandsynliggjort, at skaden er opstået som du har oplyst, og må derfor meddele, at vi ikke kan betale dig erstatning for din bil.'

Vi fastholder derfor ethvert krav mod selskabet."

Selskabet har i brev af 4/11 2022 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Sagen handler om, at klager har anmeldt til os, at han har påkørt en betontunnel under en motorvej, da han vil undvige nogle rådyr. Bilen bliver i den forbindelse totalskadet. Klager ønsker dækning for skaden over bilens kaskoforsikring.

Vi har afvist klagers krav, da vi ikke mener, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed i forbindelse med, at bilen er blevet totalskadet.

...

Sådan har sagsforløbet været

Vi modtager den 7. juni 2022 en anmeldelse fra klager om, at han den 4. juni 2022 kommer kørende, og der kommer i den forbindelse 2 rådyr over vejen fra marken. Klager oplyser, at han undviger dem og rammer væggen på en tunnel under en motorvej.

Vores autotaksator besigtiger bilen, og bilen erklæres totalskadet, da reparationsudgifterne udgør ca. 80.000 kr. sammenholdt med bilens handelsværdi på 31.000 kr.

Vores autotaksator sender sagen videre til en skadeinspektør, da han ikke kan få skaderne på bilen til at hænge sammen med en påkørsel af en tunnel, ligesom bilen kun kunne startes op kortvarigt for at gå ud igen, hvilket ikke umiddelbart har sammenhæng med hændelsen.

Vores skadesinspektør undersøger sagen nærmere, og der udarbejdes en rapport over konstateringerne (klagers bilag B). Undersøgelsen bekræfter autotaksatorens vurdering, hvorfor vi den 28. juni 2022 afviser klagers krav i sagen (klagers bilag C), da vi ikke vurderer, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Der følger herefter en korrespondance med klagers rådgiver om sagen, hvilket ikke medfører en ændret afgørelse (klagers bilag E). Afgørelsen fra kundeklagefunktionen af 5. august 2022 vedlægges som bilag 3 uden klagers bemærkninger.

Her får I vores vurdering af sagen

Indledningsvist gør vi opmærksom på, at vi ikke har gjort gældende, at der ikke er tegnet kaskodækning for bilen på skadetidspunktet, hvilket vi også tidligere har oplyst til klagers rådgiver.

Vi har alene oplyst, at klager op sagde sin bilforsikring den 4. januar 2022 og afmeldte bilen. Bilforsikringen havde ind til dette tidspunkt kun ansvarsdækning.

Herefter har den stået uden plader indtil den genindtegnes med kaskodækning og førerulykkesdækning den 7. marts 2022.

Vi er enige med klagers rådgiver i, at det er os, der skal løfte bevisbyrden for, at der ikke er sket en dækningsberettigende hændelse, når det anmeldte forhold sædvanligvis vil være dækket over bilens kaskodækning jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 19.

Vi har af samme grund netop redegjort for de mange omstændigheder i sagen, der efter vores vurdering sandsynliggør, at skaden på bilen ikke er sket som anmeldt af klager og dermed undtaget fra dækning jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 20.

Skadestedet contra skaderne på bilen

Vi har i sagen særligt lagt vægt på, at der ikke er nogen sammenhæng mellem skaderne på bilen og de konstaterede forhold på skadestedet. Klager har oplyst, at han påkører betontunnelen på langsiden, men skaderne på bilen viser, at der er ramt/at skaderne er påført med en lodret skarp genstand.

...

Betontunnelens lodrette vægge er således ikke egnede til at påføre bilen den anmeldte skade.

Klager har oplyst, at han drejer skarpt mod venstre, da han rammer væggen. Ud fra denne forklaring burde bilen have skader på fronten i venstre side af bilen, da det er denne del af bilen, der rammer væggen først. Bilen har ikke nogen skader i det område. Blandt andet har kofangeren, som sidder yderst, ikke et eneste mærke på sig.

...

Det kunne ved besigtigelsen af bilen tillige konstateres, at der ikke er skrabemærker på bilen som tegn på påkørsel af en lodret væg, hvilket en bil i fremdrift vil have. Der kunne heller ikke konstateres rester af beton og småsten i lakken, hvilket der sædvanligvis vil være.

Derudover kunne der heller ikke konstateres skader generelt på kofangeren ud over trykskaden fra en skarp genstand, ligesom der ikke var skader på kølergrillen.

Skaderne på bilen er efter vores vurdering samlet set et udtryk for, at bilen er blevet påført en skade direkte forfra, hvilket ikke stemmer overens med klagers skadeanmeldelse.

Der kunne i øvrigt ikke ses rester/vragdele fra bilen på skadestedet, ligesom der heller ikke kunne konstateres bremsespor i forbindelse med den hårde opbremsning, som klager har oplyst, at han har foretaget.

Endelig er der i øvrigt ikke noget, der konkret placerer klager på skadestedet, da der ikke er nogen vidner til hændelsen. Der er tale om et forholdsvist øde sted, og det kan konstateres, at klager har kørt en omvej i forhold til den korteste vej både kilometermæssigt og tidsmæssigt i forhold til den af klager oplyste 'endestation'.

Undersøgelsen af bilen

Der er flere momenter i sagen, der indikerer, at bilen ikke har været anvendt i en lang periode.

Vi har ved denne vurdering lagt vægt på, at bilen ved besigtigelsen kun kortvarigt kunne startes op for så at gå ud igen. Vores autotaksator kunne konstatere, at det skyldtes, at sikringen til speedometeret er sprunget (som fungerer som en slags startspærre), hvilket efter vores klare vurdering ikke kan ske ved den anmeldte hændelse.

Det samme gjorde sig gældende for så vidt angår ODB stikket, hvor sikringen også var sprunget. Det er heller ikke noget, der normalvis kan relateres til et færdselsuheld. Vi gør opmærksom på, at det er fra ODB stikket, at man udlæser bilens data og dermed fejlene på bilen.

Vi har sat en ny sikring i for at udlæse bilens data. Udlæsningen viser, at der kan konstateres mange fejl ved bilen. Det er usandsynligt, at alle de konstaterede fejl kan være sket som følge af den anmeldte hændelse. Vi henviser til klagers bilag B og C, hvor nogle af fejlene gennemgås.

Vi gør Nævnet opmærksom, at udlæsningen viser, at fejlene stort set alle er opstået den 0/0-2000. Dette er en fiktiv dato, der indikerer, at bilen har stået uden strøm i længere tid. Det kan ses, at stort set alle fejlene er opstået ved 392818 eller 392819 km, hvilket er indenfor 1 kilometer. Dette bekræfter umiddelbart, at bilen har stået stille længe uden strøm, men at den kort inden uheldet har været startet op, hvorved bilens data er blevet indlæst på samme tidspunkt.

Undersøgelsen af bilen viste desuden, at bilens wairstgate ventil var blokeret med en plastikstrip. Ventilens funktion er gradvist at opbygge turbotryk ved et forudbestemt omdrejningstal. Vores autotaksator oplyser, det kan indikere, at turboen er defekt, eller at man bevidst ønskede at ændre, hvornår turboens tryk trådte til.

Der er derudover flere andre momenter, der indikerer, at bilen ikke har været anvendt længe. Blandt andet stod bilens bremseskiver med megen rust, da vi besigtigede bilen første gang 5 dage efter hændelsen skulle være sket. Der var ikke tegn i rusten på, at klager havde lavet en hård opbremsning, som han oplyste han havde. Se billederne nedenfor.

Den 22. juni 2022 og dermed 18 dage efter hændelsen var bremseskiverne så rustne, at de næsten blokerede for, at hjulet kunne dreje rundt.

Vi er enige i, at der kan opstå lettere overfladerust på bremseskiver, hvis en bil ikke bliver benyttet i noget tid (især i vintertide, hvilket der ikke er tale om), men vi er bestemt ikke enige, at det opstår i dette omfang og på så kort tid, hvis bilen ellers var blevet brugt regelmæssigt. Uanset om man kører mindre ture, så skal man stadig bruge bremsen, hvorfor lettere overfladerust vil forsvinde.

Vi har også lagt vægt på, at der kunne konstateres mug og fugt i bilen på bagsædet. Det kan blandt andet ses på yderste forsæde i højre side, på panelet omkring døren og på bilens bundmåtte. Det kan også indikere, at bilen ikke har været i brug et stykke tid.

Klagers ulykkesforsikring

Klagers rådgiver gør gældende, at klager har fået et dækningstilsagn på ulykkesforsikringen.

Vi skal hertil bemærke, at ulykkesforsikringen er tegnet i et andet forsikringsselskab, og vi har ikke noget kendskab til, hvad de har lagt til grund for deres afgørelse.

Vi tillader os dog at formode, at de ikke har lavet en nærmere undersøgelse af hændelsen.

Afgørelsen fra klagers ulykkesforsikring i andet selskab kan derfor efter vores vurdering ikke føre et andet resultat.

I den forbindelse skal det nævnes, at vi har afvist klagers krav over førerulykkesdækningen på den tegnede bilforsikring. Vi vedlægger afgørelsen af 28. juni 2022, som bilag 4.

Det er i øvrigt konstateret, at selen ikke havde været i brug ved hændelsen, da selestrammerne er gået, mens selerne sad spændt fast i deres naturlige position op af B-stolen.

Vi fastholder vores afgørelse

På den ovennævnte baggrund fastholder vi vores afgørelse, da vi ikke mener, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed i forbindelse med, at bilen er blevet totalskadet.

Vi har i den forbindelse lagt vægt på, at der ikke er overensstemmelse mellem klagers anmeldelse om, at han påkører en betontunnel for at undvige 2 rådyr et forholdsvist øde sted og sagens fakta i øvrigt.

Vores undersøgelse af sagen har vist, at der ikke er sammenhæng mellem skaderne på bilen og det oplyste skadested, at der er mange skader på bilen, der ikke kan være sket ved hændelsen, og at bilen ikke har været i brug et stykke tid.

Vi har i øvrigt tilbudt, at vi kan mødes med klager/klagers rådgiver på skadestedet og sammenholde skaderne på bilen med tunnelens konstruktion. Det har de tilsyneladende ikke ønsket."

Klagerens repræsentant har i brev af 23/11 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Selskabet afviser sagen på, at der ikke er dokumenteret en dækningsberettiget skadebegivenhed. Det kan undre en, når ordlyden i betingelserne (kasko) for dækning er opfyldt og sagen i øvrigt er dokumenteret.

Bemærk at selskabets fremlagte dokumentation er fejlagtigt angivet og det alene er selskabets vurdering, at det må være der skaden er sket. Altså rent gæt.

Forsikringstager derimod er sammen med sin kammerat – de har uafhængigt af hinanden peget på det sted, hvor bilen forulykkede. Altså er der tale om, at de billeder forsikrede, har frembragt af gerningsstedet, er korrekt angivet.

Det skal ydermere oplyses, at en frontal skade på bilens køler sagtens kan give de skader, som anvist på billeder fra selskabet. Selskabet hævder dog, at der skal være kørt ind i en skarp kant for at give de konkrete skader – det er ikke tilfældet.

Vi skal henlede opmærksomheden på nedenstående dokumentation, som viser crash test, hvor bilerne får de samme skader på fronten, som på forsikringstagers bil.

Bemærk her, at frontklap bukker op samme sted og får samme 'sammenbøj', som angivet i billederne fra selskabet. Konklusionen er derfor klar – bilens skader skyldes frontal kollision med flad væg eller lign. **Ikke** som selskabet angiver det – en skarp kant.

Dette dokumenterer en dækningsberettiget skade. Forsikringstager har herved fremlagt, dokumenteret og underbygget, at der er sket en dækningsberettiget begivenhed jf. vilkåret.

Forsikringstagers anmeldelse af skaden, henvisning til hvor det sker samt forklaring omkring hændelsen, stemmer således overens med fakta på sagen – billederne som selskabet henviser til. Skaderne er sket som oplyst, da billederne selskabet fremkommer med, er identiske med skader sket ved crash test af biler.

De fremsendte bemærkninger fra forsikringsselskabet giver os ikke anledning til at ændre vores vurdering eller krav i sagen, og vi fastholder, at forsikringstager har dokumenteret, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Bemærk at nedenstående er sket ved markant højere fart [crash test], hvorfor 'sammenbøj' i kølerhjul på forsikringstagers bil, naturligvis er markant mindre. Forsikringstager nåede at bremse forud for påkørsel samt der er tale om en mindre kollision end de i crash testen viste eksempler.

Det ændrer dog ikke ved, at skaderne er identiske. [markeret med gul]

Dokumentation for skader på front ved kollision med flad væg – crash test:

...

Vedr. bil og placering af denne mens sagen er verserende

Selskabet har fremsendt en mail af 04. november 2022, hvori de skadebehandler sagen sideløbende med sagen, som er i gang i Ankenævnet for Forsikring.

Vi må bede selskabet forholde sig til, at sagen fortsat er verserende og således ikke skal skadebehandle på denne sideløbende.

Selskabet valgte ved anmeldelse af forholdet, at lade bilen fragte til et værksted, hvor bilen er blevet undersøgt og sidenhen har stået opmagasineret. Dette er tilsyneladende blevet for langtrukket en sag for værkstedet, hvorfor de har henvendt sig til selskabet om fjernelse af bil.

Selskabet anfører i mailen af 04. november 2022, at det er forsikringstagers ansvar at flytte bilen og finde plads til denne andet steds.

Problematikken er bare, at selskabet har valgt bilen skal stå hos dette værksted. **Ikke kunden!**

Selskabet har nu bedt kunden forholde sig til hvor bilen skal placeres? – midt i sagen er verserende i Ankenævnet. Selskabet må afholde de omkostninger der er hertil, da selskabet har valgt bilen skal placeres på dette værksted.

Herudover må vi henvise til, at selskabet har gjort følgende;

- Fjernet og klippet plader på bilen og ladet denne afregistrere
- Totalskadet bilen og ladet denne fragte til værksted

Kunden har herefter ikke mulighed for at lade denne stå på offentlig vej, da det vil kræve påsætning af plader og fornyet registrering, da der ellers vil ske dags bøder jf. DFIM. En sådan udgift kan selskabet ikke pålægge forsikringstager.

Selskabet må således bekoste udgiften til opmagasinering ind til sagen er endeligt afgjort.

Selskabets påstande

Selskab:

- *Klager har oplyst, at han påkører betontunnelen på langsiden, men skaderne på bilen viser, at der er ramt/at skaderne er påført med en lodret skarp genstand.*

Afklaring:

Kundens oplysninger stemmer overens med ovenstående dokumentation, som viser selvsamme skader opstået på biler ved crash test. Front bukkes på samme måde som på nærværende sag, når bilen kolliderer med en væg/flad genstand.

Selskab:

- *Betontunnelens lodrette vægge er således ikke egnede til at påføre bilen den anmeldte skade.*

Afklaring:

Beviserne taler imod selskabets påstand.

Forsikringstager har sandsynliggjort, at skaderne er sket som oplyst. Dette vidner ovenstående gennemgang af crash test. Lodrette flader vil således ved en kollision sikre, at bilens front bukkes op og får et hak indad.

Selskab:

- *Klager har oplyst, at han drejer skarpt mod venstre, da han rammer væggen.*

Afklaring:

Har selskabet på noget tidspunkt undersøgt, om forsikrede er klar over hvad højre og venstre er? Mange er 'blinde' på højre og venstre forhold og nævner i flæng modsatte forhold, til trods for de mener andet.

Al forskning peger på, at dette er alment udbredt.

Kan man være højre og venstre blind?

Det er menneskeligt at fejle - nogle gange gør vi bare tingene forkert - men højre-venstre fejl kan være mere end en engangsforsæelse. Forskning indikerer, at det er mere udbredt blandt kvinder. Videnskabelige undersøgelser ser ud til at påvise, at mænd har en større visuospatiale færdigheder.

Hvor mange er højre venstre konfusion?

Fænomenet hedder i fagsprog højre-venstre konfusion, og ifølge hjerneekspert og professor ved ... er jeg ikke den eneste. Hver 20. af os oplever det som et problem, skønner hun.

Selskab:

- Det kunne ved besigtigelsen af bilen tillige konstateres, at der ikke er skrabemærker på bilen som tegn på påkørsel af en lodret væg, hvilket en bil i fremdrift vil have.

Afklaring:

Når en bil kolliderer frontalt med væg, sker der ikke skrabemærker. Der sker buler/sammenbøj. Fremdrift af bil sker ikke ved en kollision med væg i fronten – herved stopper bilen. Påstand fra selskabet om andet, kan ikke tages til følge.

Selskab:

- Der kunne i øvrigt ikke ses rester/vragdele fra bilen på skadestedet, ligesom der heller ikke kunne konstateres bremsespor i forbindelse med den hårde opbremsning, som klager har oplyst, at han har foretaget.

Afklaring:

Selskabet kom først ud på skadestedet lang tid efter hændelsen. Derved kan lak eller lign. være fløjet væk. Bemærk det er en tunnel, hvor der vil være massiv gennemtræk.

Herudover er der ikke tale om forhold, hvor der skulle være rester efter bilen. Bemærk skaderne, som selskabet selv anerkender som få, ikke vil give plast- eller mekaniske efterladenskaber.

Selskab:

- Endelig er der i øvrigt ikke noget, der konkret placerer klager på skadestedet, da der ikke er nogen vidner til hændelsen.

Afklaring:

Ovenstående er ganske enkelt ikke korrekt. Forsikringstager kan ved vidne bekræfte sin placering og forholdet som anmeldt. Det er i øvrigt ej heller forsikringstager der har bevisbyrden herfor. Det er selskabet der skal kunne dokumentere, at forsikringstager ikke skulle være på placeringen ved hændelsen indtræf.

Da selskabet ikke har løftet bevisbyrden for ovenstående og forsikringstager kan dokumentere ved vidne, at denne var på stedet, ser vi ikke denne påstand som løftet af selskabet.

Konklusion

Sagen er således forelagt selskabet med retvisende dokumentation og anmeldelse af en dækningsberettiget hændelse, hvor placering af forsikringstager kan bevidnes.

Det er således alene selskabets bevisbyrde, at placerer forsikrede andet steds, såfremt de mener dette skulle være tilfældet. Selskabet har ikke løftet denne bevisbyrde.

Hvad angår selve hændelsen, da dokumenterer fremlagte bevismateriale fra crash test om, at der er tale om en dækningsberettiget hændelse ved undvigelse af dyr, for herefter at kolliderer med væg.

Selskabet hævder øvrige forhold i dets skrivelse, men da selskabet konkret afviser på følgende:

- Vi har afvist klagers krav, da vi ikke mener, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed i forbindelse med, at bilen er blevet totalskadet.

- kan selskabet ikke analyserer og fremlægge forhold omkring sikringer, strips, bremseskiver mv., som intet har med dets afvisnings at gøre. Herudover skal vi blot sikre, at Ankenævnet ligeledes er opmærksom på, at rustne bremseskiver ikke er en afvisningsgrund.

Ankenævnet for Forsikring

11.

98851

Vi må i det hele henvise til vores tidligere gennemgang af de konkrete påstande i sagen, i vores tidligere skrivelse på sagen."

Selskabet har i brev af 8/12 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Vi kan forstå, at klager nu argumenterer for, at der er sket en frontalskade, hvorfor bilens skadebillede stemmer overens med påkørslen af betontunnelen.

Vi gør opmærksom på, at tunnelen er to vejbredder plus det løse (ca. 6 meter bred), og bilen er 4,5 meter lang. Ud fra disse spændvidder skulle klager have fået bilen til at dreje 90 grader inde i tunnelen for at påkøre den frontalt. Det er ikke muligt, og det savner mening i forhold til, at klager har oplyst, at han forsøger at undvige nogle rådyr, som står udenfor tunnelen.

Vi gør herudover opmærksom på, at der ikke er nogen af skaderne på bilen, der indikerer, at der er sket en frontalskade. Generelt er fronten på klagers bil ubeskadiget på nær den lodrette slagskade. Kofanger, lygter mv. har ingen skader. Kofangeren vil være det første punkt på bilen, der vil blive ramt ved en frontalskade. Vi henviser til billederne i sagen, der tydeligt viser, at der ikke er sket en frontalskade. De fremviste billeder fra crashtests viser netop, at der vil ske betydelig skade på fronten af bilen ved en frontalskade.

Vi kan forstå på klagers rådgiver, at klager måske/måske ikke er højre venstre blind. Vi kan i den forbindelse nævne, at det er klager, der har oplyst, hvilken retning han er kørt i, og det er af klager fremvist, hvor i tunnelen skaden skulle være sket. Ud fra disse oplysninger fra klager har klager drejet mod venstre.

Der er til information ikke tegn på skader på fronten af bilen i hverken venstre eller højre side. Der er alene en lodret slagskade foran.

...

Vi har dog ekstraordinært valgt at betale for opbevaringen af bilen, indtil der er afsagt kendelse hos jer.

Blot til klagers rådgivers fremtidige information kommer det ikke til at ske en anden gang."

Til dette har klagerens repræsentant fremsendt brev af 4/1 2023, hvori det bl.a. er anført:

"Selskabets udlægning

Det er at forstå, at selskabet mener bilen er ramt væggen skævt. Det er der ej heller gjort indsigelse imod.

Nu vender selskabet så sagen lidt på hovedet og fordrejer oplysningerne angivet i tidligere indlæg på sagen af [repræsentanten].

Det fremgår tydeligt på billederne, at bilerne ikke rammer frontalt ind i betonvæg, jernplade eller andre crash elementer. Bilerne bliver testet ved skævvridning og deraf en kollision med front, men med skæv virkning.

Der kan vel næppe være tale om, at selskabets taksatorer og klageansvarlig ikke har dette med i deres synspunkt? Jeg må gå ud fra, at selskabet er bekendt med de konkrete test eksempler i en crash test, når de på den angivne måde negligere og angiver, at de er eksperter på området.

Derimod må jeg blot oplyse Ankenævnet om, at selskabet således ikke har haft kendskab til den angivne effekt ved kollision med betonvæg, hvilket seneste skrivelse bærer stort præg af.

G-påvirkning i bilen

Nu er sammenstød noget kompliceret noget, fordi små forskelle i sammenstødet kan bevirke, at de

enkelte sammenstød er helt forskellige.

Hvis man har en fart på 30 km/t og støder ind i en mur med en lidt større bil, stoppes bilen på ca. $\frac{1}{2}$

meter (vi antager at muren bliver stående), det er måske lidt for langt, men bare som antagelse. 30

km/t er 8,33 m/s. Man kan så udregne, at accelerationen bliver: $a = 69,4 \text{ m/s}^2$ eller ca. $7 \cdot g$, hvor g er tyngdeaccelerationen.

Vejr man altså f.eks. 75 kg, skal man bare øve sig på at kunne holde $\frac{1}{2}$ tons løftet i strakte arme, så kan man holde sin stilling i vognen, hvis rettet da holder. Det er lige på det tidspunkt (bemærk ved lav by hastighed), man måske vil blive glad for en airbag og en sele.

Princippet er altså at bilen stoppes fra 30 km/t til 0 km/t, og vi antager på $\frac{1}{2}$ meter med konstant acceleration, det er kun en tilnærmelse.

Det samme gælder for motoren, som er den første der rammes i uheldet. Denne vil alt andet lige med den fin mekanik denne indeholder, få en voldsom rusketur. Den bliver holdt på plads af flere dele, men det gør ikke motoren forbliver i ro. Tvært imod. Den bliver også slynget rundt ved sådanne hændelser.

Deraf er flere komponenter naturligvis gået itu og virker ikke.

Sætter vi derimod farten op til landevejskørsel, så farten i stedet er 60 km/t eller 16,7 km/s, bliver accelerationen ca. 186 m/s^2 eller 19 g, så nu skal man øve vægtløftning med 1,5 tons. Der er altså en betydelig forskel på at stoppe med 30 km/t og 60 km/t.

Hertil skal det bemærkes, at motoren lider stor overlast, idet der er tale om en motor der rammer med fuld acceleration, da den jo ikke ved der kommer en modstand.

Bilen har naturligvis været forsøgt bremsset, men motoren kører stadig. Derfor vil en brat opbremsning, med dertil kæmpe påvirkende g-kræfter, have en stor rolle i en ulykke som denne. Det vil sætte sit præg på bil samt komponenter, men også på de øvrige dele af bilen.

Virkningen hvis stødet er lidt skævt, som i tilfældet på nærværende sag, er svære at forudse. Det kræver forsøg og afhænger af mange parametre. Det er derfor dybt bekymrende, når selskabets tilgang til sagen er at fremføre forkert bevismateriale af skadestedet samt konkludere forhold, som ingen i selskabet kender nærmere til.

Ved 30 km/t burde en normal bil i tørt føre kunne bremse på mindre end 4 meter, og så har man en reaktionslængde (dvs. tiden til føreren får trykket på bremsen), som let kan være omkring 10 meter.

Det vil sige 14-16 meters bremselængde Ved 60 km/t er bremselængden tilsvarende ca. 16 meter og reaktionslængden omkring 20 meter, hvilket vil sige en bremselængde på 36 meter.

Vi ser det derfor dokumenteret, at skaderne er sket i forbindelse med ulykken og ydermere mener vi også det er klart dokumenteret, hvorfor bilen har modtaget de skader bilen har.

Endelig afklaring

Vi har dokumenteret fakta, der understøttes af vejrdato og fotodokumentation, som tydeligt viser, at klager er kørt galt. Der er således tale om skade dækket på kaskodækningen, som selskabet skal betale jf. vilkåret.

Derudover står det tydeligt, hvilken skade der bliver forårsaget af kollision, fordi G-kraft er hoveddeltager i at forklare, hvilken skade denne ulykke har forårsaget på bilen. Selskabet har ikke gjort indsigelse herimod.

Klager kan erklære, at bilen ikke lavede nogen støj, fungerede upåklageligt og at der ikke var noget galt forud for ulykken. Derfor har den forsikrede været i stand til at køre i bilen uden problemer. Kun selskabet, oplyser om problemer, før ulykken indtræffer. Indtil videre har selskabet dog været ude af stand til at registrere eller dokumentere dette.

Vi nævner blot selskabet er en Finansiell virksomhed, hvorfor selskabet selvfølgelig skal behandle deres kunder retfærdigt og loyalt. I den nuværende situation er dette ikke sket. I dette tilfælde nægter selskabet at betale baseret på noget, de ikke kan dokumentere.

Vi kan således ikke tage selskabets afvisning til følge og må henvise til, at Ankenævnets jurister herefter tager over og afgøre sagen ud fra de konkrete sagsakter der er fremlagt, som tydeligt viser en dækningsberettiget skadebegivenhed.

Forsikrede har loyalt givet selskabet alle ham tilgængelige oplysninger om forhold, som kan være af betydning for bedømmelsen af forsikringsbegivenheden, og for fastsættelsen af det beløb, selskabet skal yde, jf. vilkåret samt FAL § 22.

Det er svært at forstå med det høje detaljerings- og informationsniveau, der er ydet i sagen, herunder dokumenteret data, der bekræfter forsikredes forklaring, at selskabet fortsat bestrider, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Baseret på ovenstående og under hensyntagen til andre tilgængelige oplysninger i sagen, finder vi det bevist, at den forsikrede har lidt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Der er ingen tvivl om, at selskabet ikke har opfyldt de bevismæssige krav, der skal stilles til forsikringsselskaber, der nægter at betale erstatning."

Hertil har selskabet i meddelelse af 23/1 2023 til nævnet bl.a. anført:

Vi er ikke enige i, at de fremsendte billeder af diverse crash tests i klagers rådgivers brev af 23. november 2022 viser en 'skæv' påkørsel, som klagers rådgiver skriver, men det vil vi lade være op til Nævnet selv at vurdere. Derudover bemærker vi, at der uanset hvad ikke er sket skade på kofangeren på klagers bil, hvilket ellers vil være den første del på bilen, der vil komme til skade ved en påkørsel af en flad betonvæg.

Vi gør opmærksom på, at afsnittet om G-påvirkning er kopieret fra en artikel på internettet og vedrører nogle beregninger i forbindelse med et hypotetisk frontalt sammenstød mellem to biler. Vi mener ikke, at dette afsnit har nogen relevans for den konkrete sag."

Heroverfor har klagerens repræsentant i brev af 23/1 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Bevisbyrden

Fremhæver selskabet, en i deres vilkår undtagelsesbestemmelser, er det op til selskabet at løfte den skærpede bevisbyrde der er dem pålagt, at denne undtagelsesbestemmelse er i overensstemmelse med det konkrete forhold der afvises på.

Den skærpede bevisbyrde på falder således selskabet, idet der er tale om selskabet nægter udbetaling af erstatning på sagen. Det er almen retspraksis og juridisk anerkendt.

Det er forsikringstageren, der har bevisbyrden for, at forsikringsbegivenheden er indtrådt. Denne er imidlertid ikke vidtrækkende og der skal således alene kunne sandsynliggøres en hændelse.

Det vil nærmere sige, at forsikringstageren har bevisbyrden for, at betingelserne ifølge en ansvarsbærende bestemmelse i vilkårene er opfyldt. Er der tale om en ansvarsbærende bestemmelse, der går ud på, at forsikringen 'dækker skade, de forsikrede genstande lider ved påkørsel', er det altså forsikringstageren, der har bevisbyrden for, at faren i form af tyveri og hærværk har realiseret sig i en skade.

Forsikringstager har på nærværende sag realiseret dette og dokumenteret bilen er skadet og at denne ikke har været i brug på tidspunktet. Herunder at bilen er skadet i det område, hvor klager efterlod bilen.

Ansvarsbegrænsende bestemmelser har karakter af undtagelsesbestemmelser. Det er derfor selskabet, der har bevisbyrden for, at betingelserne ifølge en ansvarsbegrænsende bestemmelse er opfyldt. Hvis en ansvarsbegrænsende bestemmelse i vilkårene for en bilforsikring går ud på, at forsikringen 'ikke dækker skade, der skyldes ... manglende dækningsberettiget hændelse', og selskabet vil påberåbe sig bestemmelsen, er det selskabet, der har bevisbyrden for, at det er faren i form af en placering af bilen, der har realiseret sig i skaden, og at forsikringen derfor ikke dækker.

Forsikringstagerens bevisbyrde for, at der er indtrådt en forsikringsbegivenhed, er ikke nogen streng bevisbyrde. Det afgørende er, om forsikringstagerens forklaring, hele situationen taget i betragtning, lyder troværdig.

Klager har ad flere omgange konstateret selskabets forkerte fremlægning af påkørselssted, dog uden dette er ændret i selskabet. Derfor er det også svært at argumentere for, at selskabet overhovedet tildeler sagen den objektivitet og loyale behandling, som denne har krav på.

Ankenævnet for Forsikring

15.

98851

Selskabet fravælger konkret at modtage konkret fakta og fremsatte irettesættelser fra klager. Herunder indlæg fra [repræsentanten] om crash test, som foregår som anført herunder. Det står vel for pokker ikke til diskussion.

Herudover fremgår der af selskabets seneste kommentar til sagen, at der skulle være kopieret noget ind i skrivelse fra [repræsentanten] – hvad vil selskabet opnå herved? [Repræsentanten] er bekendt med Ankenævnet ikke tilgår link og lign., hvorfor der netop er gengivet konkret data på g-påvirkning ifm. kollision. Det kan vel ikke forekomme selskabet mærkeligt, at vi gengiver konkret data på sagen, som er relevant for vurdering heraf.

Krav fastholdes herefter og sagen kan overdrages til Ankenævnets jurister på nuværende baggrund.

...

Bemærk hvordan kollision får frontklap til at bukke op – samme knæk som tidligere anført. (her angivet med væsentlig højere hastighed!)."

Nævnet har fået forelagt bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af selskabets interne rapport fremgår bl.a.:

"Konklusion

Det er rapportens konklusion, at der ikke er sket en erstatningsberettiget forsikringsbegivenhed. Skaderne på køretøjet stemmer ikke overens med skadestedet. De øvrige undersøgelser af bilen indikerer, at den har stået stille uden strøm i et ukendt tidsrum, og at bilen er startet op kort før uheldstidspunktet.

Sammenfatning

Det er undertegnede opfattelse, efter at have besigtiget uheldsstedet og køretøjet, at skaden ikke er sket på det sted som FT angiver. På uheldsstedet er der ikke gjort fund eller andet som indikerer, at påkørslen skulle være sket der. Der hvor FT angiver sammenstødet er sket, er tunnelen konstrueret med lodrette og lige betonvægge.

Henset til skaden, som indikerer, at der er påkørt en skarp henstand, grundet bulernes udformning, vil denne skade ikke kunne opstå på det sted som FT angiver. På bilen er der ikke fundet skader efter at denne skulle have påkørt en betonmur, som ud over buler, også ville have medført skader i lakken, samt rester af beton/sten i lakken. Der ses næsten ingen skader i lakken.

Dette bekræftes ved besigtigelse af bilens bremseskiver, som er meget rustne, og der er kun tegn på, at bilen har bremsset ganske let. Ikke en hård opbremsning, som FT beskriver til undertegnede længere fremme i rapporten. Et andet fund, som også bekræfter ovenstående, var det faktum at man ved udlæsningen af bilens styreboks så, at mange af de fejl som blev fundet på bilen er lagret indenfor 1 kilometer af det samlede antal kørte kilometer. Taksator ... oplyste, at dette kunne indikere, at bilen havde været uden strøm i noget tid, og kun lige var startet op inden sammenstødet. Ved undersøgelsen af bilen hos [ophugger], konstaterede jeg også, at bilen kun lige kunne starte, hvorefter motoren gik ud igen. Fejlene som blev fundet på køretøjet kan ikke alle være opstået som følge af uheldet.

Anmeldelse

Taksator ... har indsendt denne skade til Ved besigtigelse af køretøjets skader og uheldsstedet, ses disse ikke at stemme overens. FT har meldt personskaade, men det ses, at selerne i køretøjet ikke har været benyttet.

Tirsdag den 7. juni 2022 kl. 1407 modtog vi herværende skadesanmeldelse. Skade skulle være sket den lørdag den 4. juni 2022 på [vej] i retning mod [by]. FT har beskrevet følgende om skadesforløbet:

'Kommer kørende af [vej] mod [by]. Og kommer 2 rådyr over vejen fra marken. Og undviger og rammer væggen ved tunnelen'.

...

Ved opslag i DMR fremgår det, at FT har indregistreret køretøjet den 7. marts 2022. FT er ejer og bruger af køretøjet.

...

Ved søgning på køretøjets stelnummer, fremgår det, at køretøjet blev afmeldt den 4. januar 2022. På daværende tidspunkt har FT ligeledes ejer og bruger. Bilen var indregistreret som [registreringsnummer]

...

Det fremgår at den var indregistreret under [registreringsnummer] fra 8. oktober 2020. FT var ejer og bruger.

...

Ved opslag på Nummerplade.net fremgår det, at den skal synes til efteråret 2022.

...

Takseringen

Taksator ... foretog den 9. juni 2022 besigtigelse af køretøjet. Der blev aftalt et erstatningsbeløb på 31000 kr.

...

Fotos fra takseringen ses herunder:

...

Undersøgelsen

Mandag den 20. juni 2022 kørte undertegnede frem til uheldsstedet, for at besigtige dette nærmere. Besigtigelsen blev fremtaget i tidsrummet fra kl. 1030 til 1045 og igen samme dag fra kl. 1325 til 1330.

Undersøgelsen viste [vej] en vej forløbende mellem [vej 1] og [vej 2]. Fra [vej 1] forløber [vej] frem mod [by]. Cirka midtvejs er en tunnel, som fører [vej] under [vej 3]. Der er ikke andre underkørsler eller tunneller på denne strækning.

...

På strækningen fra [vej 1] frem til Tunnellen ses der at være spredte vejtræer på begge sider af vejen. Vejtræerne står 2-3 meter fra vejbanens yderkant. Mellem dem og vejen er der højt græs. På [vej], ved [vej 4s] udmunding ses 2 skilte. Henholdsvis et vejskilt, samt et advarselsskilt (se orange bil). Ved besigtigelse fremstod begge intakte og uden skader. Skiltene står på den østlige side af [vej], ca. 1 meter fra vejbanens yderkant.

Ved fremkørsel mod tunnelen ses det, at tunnelens sider skråner op mod tunnelens overkant.

...

Som det ses, forløber en grøft langs [vej 4] på den vestlige side af [vej] i en højde på ca. 1 meter over niveau i forhold til [vej]. På den østlige side skråner rabatten stejlt op mod marken der er afgrænset af [vej] og [vej 3]. Rabatten ender i næsten samme niveau som [vej 3].

Ved nærmere besigtigelse af indkørslen til tunnelen ses følgende. Fundamentet på den østlig side skråner i en vinkel som er under 45 grader op mod tunnelens overkant. Fundamentet er ved foden 42 cm højt (blå markering), og 2 meter inde (orange markering) er fundamentet 128 cm højt (rød markering).

...

Fundamentet på den vestlige side har sammen mål.

... [Foto]

Østlig side

Vestlig side

Indvendigt ses tunnelvæggene at være helt lige/lodrette.

...

Ved besigtigelse af begge sider af tunnelen blev der ikke fundet vragrester eller tegn på, at siderne havde været påkørt.

...

Samme dag kl. 1130 foretog jeg besigtigelse af FT's køretøj. Besigtigelsen blev foretaget på ... I forbindelse med undersøgelsen forsøgte værkføreren at starte bilen. Motoren kørte kun i ganske få sekunder, før den gik ud igen. Sådan gjorde den flere gange.

Undertegnede konstaterede, at der på fronten af køretøjet var en skade i venstre side, i området mellem venstre forlygte og kølergrillen. Der var skader på motorhjelm og kofangeren.

...

Ved nærmere besigtigelse af skaderne kunne det konstateres, at skaden på motorhjelm havde en højde på 79 cm, og skaden på kofangeren havde en højde på 40 cm. Det ses at skaden i motorhjelm ikke har samme lodrette forløb som skaden i kofangeren (blå streger).

Det bemærkes at udformningen på skaden i motorhjelm indikerer, at der ramt en skrap genstand (rød markering). Vedr. skaden på kofangeren ses der at være lavet et lige indtryk med en skarp genstand som er ca. 8 cm lang (gule pile). Der ses ingen skader på kofangeren over trykskaden (orange pil).

...

Ved nærmere besigtigelse af skaderne på motorhjelm og kofangeren så undertegnede ikke rester efter beton/sten.

...

Ved montering og besigtigelse af kølergrillen sås den ikke at have nogen skader.

...

Undertegnede besigtigede bagsædet til køretøjet. Her sås på yderste forsæde i højre side, samt på panelet omkring døren og på bundmåtter rester af mug/fugt.

...

Ved besigtigelse af de øvrige dele af bilen, konstaterede værkføreren ved ..., at waistgate ventilen var blokeret med en plastikstrip (rød markering). Waistgate ventilens funktion, er gradvist at opbygge turbotryk ved et forudbestemt omdrejningstal. At den var tilstoppet kunne enten indikere, at turboen var defekt, eller at man ønskede at ændre hvornår turboens tryk trådte til. Altså at turbotrykket var til stede allerede ved meget lave omdrejninger.

...

Der blev foretaget udlæsning af bilens styreboks. Ved udlæsningen blev der fundet en række fejl. Bilens styreboks er konstrueret til hele tiden at finde fejl. Derfor kan der selv på nyere biler være fejl. Det er dog ikke sikkert at det er så alvorligt, at der tændes en motorlampe i instrumentbordet. Fælles for mange af de nedenstående fejl er, at alle fejlene var opstået på samme dato, den

0/0-2000. Pågældende er en fiktiv dato, og kan være tegn på, at bilen har stået uden strøm i længere tid. Stort set alle fejl er opstået ved 392818 eller 392819 km, hvilket er indenfor 1 kilometer eller det sammen som det samlede antal kørte kilometer. Dette bestyrker altså mistanken for, bilens har stået stille længe uden strøm, men kort inden uheldet har været startet. Derved leder bilens styreboks efter alle fejl på bilen på samme tid og kan være årsag til, at de alle er registreret på samme tid.

...

Derudover blev der fundet en fejl 1321 ved 'Control Module for Airbags' ved 392818 km. Altså 1 kilometer mindre end det samlede antal kørte kilometer. Dette indikerer der er sket en eller anden form for kollision. Det er uvist om det blot er selestrammerne der er blevet aktiveret eller bilens airbag. Bemærk at der er angivet et tidspunkt der hedder 15:53:56, som ikke kan anses for et retvisende tidspunkt i forhold til dansk realtid. Dog er det relevant når man ser på fejlen ovenfor 'Steering Angle Sensor', som opstår på tidspunktet 23:09:51, altså tidsmæssigt ca. 7 timer senere og ved kilometerantal 392819. Den tidsmæssige horisont mellem de 2 fejl anses som retvisende. Denne fejl kan opstå hvis der foretages ændringer ved rattet. Det kan f.eks. være, at rattet er blevet afmonteret. Cirka 1 time senere kl. 000410 opstår endnu en fejl 'Control Module for Immobilizer' ved 392819 km. Denne fejl er opstået som følge af, at en sikring til speedometeret er sprunget. I en VW sidder startspærren i speedometeret, og derved bevirker en sprunget sikring, at køretøjet ikke kan starte. Denne sikring kan umiddelbart ikke springe som følge af uheldet, og derfor er der en mistanke til, at man bevist har udskiftet sikringen, for at undgå at bilens skulle startes op. Taksator ... havde ikke før set et lignende forløb, og fandt det meget mistænkeligt. Derudover kunne [ophuggeren] også konstatere, at sikringen til bilen ODB-stik var sprunget. Det er fra ODB stikket, at udlæsningen af bilens fejllager foretages. Noget der umiddelbart heller ikke har relation til kollisionen. Det kan være noget man har foretaget bevidst, for at undgå, at bilens fejllager blev udlæst.

Ved besigtigelse af bilen seler, konstaterede jeg, at begge selestrammere var gået. Begge selerne på forsæderne havde ikke på uheldstidspunkt været monteret i spændet, da begge seler sad fastspændt som følge af selestrammerne, i den position hvor de hænger op langs bilens B-stolper. Dette indikerer at selen ikke havde været anvendt i uheldsøjeblikket.

...

I forbindelse med takseringen, som blev foretaget den 9. juni 2022, 5 dage efter uheldet optog Taksator ... fotos af bilens skivebremses. Det bemærkes her, at skrifterne var meget rustne, hvilket kunne indikere at bilen ikke har kørt i noget tid.

Adspurgt oplyste ... at sliddet på bremseskiverne indikerede at bilen kun havde bremsset ganske let. Der sås baner i skiven hvor der ikke er rust, som indikerede dette (gule pile). Derudover sås kraftig rustdannelse på 2 af bremseskiverne (rød markering), som ikke ville forekomme hvis bilen ellers havde kørt regelmæssigt.

Forespurgt mente ... ikke, at bremserne ville blive så rustne blot efter at bilen har stået i 5 dage, også henset til årstiden.

...

Ved undersøgelsen af køretøjet på [ophuggeren] Onsdag den 22. juni 2022 konstaterede man, at baghjulene næsten ikke kunne køre rundt fordi at bremseklodser og skraper var meget rustne.

Det er undertegnede opfattelse, efter at have besøgt uheldsstedet og køretøjet, at skaden ikke er sket på det sted som FT angiver. På uheldsstedet er der ikke gjort fund eller andet som indi-

kerer, at påkørslen skulle være sket der. Der hvor FT angiver sammenstødet er sket, er tunnelen konstrueret med lodrette og lige betonvægge.

Henset til skaden, som indikerer, at der er påkørt en skarp henstand, grundet bulernes udformning, vil denne skade ikke kunne opstå på det sted som FT angiver. På bilen er der ikke fundet skader efter at denne skulle have påkørt en betonmur, som ud over buler, også ville have medført skader i lakken, samt rester af beton/sten i lakken. Der ses næsten ingen skader i lakken.

Dette bekræftes ved besigtigelse af bilens bremseskiver, som er meget rustne, og der er kun tegn på, at bilen har bremsset ganske let. Ikke en hård opbremsning, som FT beskriver til undertegnede længere fremme i rapporten. Et andet fund, som også bekræfter ovenstående, var det faktum at man ved udlæsningen af bilens styreboks så, at mange af de fejl som blev fundet på bilen er lagret indenfor 1 kilometer af det samlede antal kørte kilometer. Taksator ... oplyste, at dette kunne indikere, at bilen havde været uden strøm i noget tid, og kun lige var startet op inden sammenstødet. Ved undersøgelsen af bilen hos [ophuggeren], konstaterede jeg også, at bilen kun lige kunne starte, hvorefter motoren gik ud igen. Fejlene som blev fundet på køretøjet, kan ikke alle være opstået som følge af uheldet.

Interview med FT

Tirsdag den 21. juni 2022 kl. 1125 kontaktede jeg FT. Han blev gjort bekendt med anledningen, samt at samtalen ville blive optaget. Det var han indforstået med.

Adspurgte forklarede FT, at han forsat havde ondt i nakken. I søndags blev han MR scannet og det viste, at der ikke var nogen brud. Så der var tale om ømhed i muskler og sener. FT var rigtig glad for, at der ikke var noget brud.

Omkring uheldet forklarede FT, at han kom kørende på vej mod motorvejstunnelen. Der kom 2 rådyr oppe fra marken. FT undveg rådyrene og bremsede. Han fik ikke bremsset nok og ramte derefter muren i motorvejstunnelen.

Adspurgte forklarede FT, at han kørte mod [by] og derfor kom rådyrene fra hans højre side. FT bekræftede, at han kom fra [vej 3] og kørte mod [by]. FT bekræftede at det skete ved indkørslen til tunnelen inden vejen føres under [vej 3]. Adspurgte forklarede FT, at det skete om aftenen mellem kl. 20-21.

FT forklarede, at han kørte hjemmefra og skulle til [by]. Han oplyste, at han kørte omkring 60 km/t frem mod uheldsstedet. FT kunne ikke huske hvilken afstand der var mellem ham og dyrene da han så dem første gang. Han forklarede, at dyrene kom ned ved grøftkanten langs [vej 3]. Da han så dyrene bremsede han alt hvad han kunne og 'rev' i rattet for at komme udenom. Adspurgte drejede han bilen mod venstre over i modsatte vognbane. Derefter ramte bilen væggen inden i tunnelen. Adspurgte hvor han ramte væggen, forklarede FT, at det var lige i starten af åbningen af tunnelen. FT forklarede, at han ikke ramte væggen helt nede ved foden/åbningen, men lidt indenfor det skrå. FT mente, at der var nogle mærker på væggen derude. Adspurgte til føret den pågældende oplyste FT, at det var tørt.

FT var alene i bilen.

Efterfølgende steg FT ud af bilen. Han følte sig lidt 'kulleret' efter at airbagsene var gået. FT ringede til sin kammerat der var mekaniker, på et nærtliggende værksted. Han ankom senere til stedet med en trailer, og de fik flyttet bilen. De fik den derefter fragtet over til det værksted hvor kammerater arbejdede. Adspurgt var det samme aften at de gjorde dette.

Adspurgt havde FT ikke kontakt til hverken politi eller ambulance, da han tænkte, at der ikke var nogen som var kommet til skade.

Adspurgt gik der ca. 1 dag inden han begyndte at få smerter i nakken. Så de kom først i løbet af søndagen. Han begyndte at blive øm. FT's kæreste ringede derefter til vagtlægen, som oplyste, at FT skulle søge egen læge. Det gjorde ham først tirsdag den 7. juni 2022, da det om mandagen var helligdag. Lægen oplyste til FT, at de mente, han havde fået en hjernerystelse.

To dage senere var han til læge igen, og fik her samme svar. Den 3. gang han tog til læge, blev hans til CT-scanning. Det var så i sidste mandag.

FT bekræftede at han havde haft bilen siden oktober 2020. I den tid havde han skiftet en turbo og en EGR-køler. Det var for 1-1½ år siden, at det var blevet skiftet. Han havde fået lavet reparatio-nerne hos en kammerat. Han havde muligvis kvitteringer for indkøb af materialerne. Adspurgt var det ikke den samme kammerat der hjalp ham med at køre bilen væk.

Adspurgt havde FT ikke oplevet problemer med bilen op til uheldet. Adspurgt hvor stort et kendskab FT havde til biler, forklarede han 'en lille smule'. Foreholdt at Waistgate ventilen var blokeret, kendte FT intet hertil. Det havde han ikke forstand på.

Adspurgt forklarede FT, at han afmeldte køretøjet den 4. januar 2022 fordi han ikke havde noget arbejde, og derfor ikke havde råd til at have bilen.

FT blev orienteret om, at der skulle foretages nogle yderligere undersøgelser i sagen af både køretøjet og uheldsstedet. Han blev gjort bekendt med, at jeg forventede at være færdig med mine undersøgelser enten i slutningen af denne uge eller i starten af næste. Det var FT indforstået med.

...

Interview med FT

Torsdag den 23. juni 2022 kl. 0943 kontaktede jeg FT på ny, da jeg havde nogle yderligere spørgsmål. Han blev gjort bekendt med, at samtalen blev optaget, hvilket han ikke modsatte sig.

Forespurgt bekræftede FT, at han førte bilen ad [vej].

Forespurgt til hans kørsel i perioden fra den 7. marts 2022 og frem til uheldstidspunktet forklarede FT, forklarede FT, at han ikke havde kørt særligt meget i den, da han havde kørt i firmabil. Det har kun været små ture han havde kørt. Det havde været: 'op og handle og noget, og lige hentet børn i skole og sådan noget'. Adspurgt bekræftede FT, at det var korte ture. Det var ikke på daglig basis, da den nogle gange havde stået stille en hel uge ad gangen, fordi han var ude og arbejde. Adspurgt var FT ansat som ...

Adspurgt forklarede FT, at bilen ikke var forsynet med en selealarm. FT kunne ikke huske om han havde anvendt sele da bilen forulykkede. Hvis det var korte ture, kunne han godt glemme at tage selen på.

Adspurgt til forløbet efter ulykken forklarede FT, at han kørte køretøjet ind til siden ved hjælp af bilens starter. Den kunne nemlig ikke starte. Den stod nogenlunde det sted hvor den havde forulykket, men blot i siden af vejen. Han ringede til sin kammerat og han var der 15-20 minutter senere. Bilen blev trukket op på traileren og blev efterfølgende kørt hen til værkstedet. Efterfølgende blev FT kørt hjem af hans kammerat.

Adspurgt optag FT ikke billeder efter ulykken.

Omkring ruten til bopælen til uheldsstedet bekræftede FT, at han boede i [by]. Han bekræftede at han skulle til [by]. Adspurgt kørte han ad ... og videre ad [vej 3], hvorefter han svingede til venstre ad [vej]. Adspurgt hvor han havde et ærinde forklarede FT, at det ikke var inde i [by], men på [vej 5]. Foreholdt at det umiddelbart var en omvej at køre via [vej], forklarede FT nu, at det lå lige udenfor [by] mellem ... og FT oplyste nu, at hans bekendte boede i byen ...

FT blev gjort bekendt med, at jeg ikke kunne få skaderne på køretøjet til at stemme overens med skadestedet. FT forklarede 'ja det ved jeg så ikke, men jeg ved bare hvad der er sket – jeg har ondt i nakke og hvad har du', 'det kender jeg ikke noget til, jeg ved bare hvad der er sket'

Foreholdt at han ikke havde haft sele på da uheldet skete, benægtede FT ikke dette.

FT blev foreholdt bremsernes stand. FT forklarede: 'som jeg siger til dig, så er det begrænset hvor meget i den jeg har kørt, jeg kunne altså ikke lige se hvorfor jeg skulle ringe og snyde, med det der er sket'. FT blev foreholdt, at ved undersøgelsen hang baghjulene mellem skiver og klodser. FT udtalte: 'Nå, men der har ikke været noget problem med hverken og den har kørt fint og få den op på trailer eller noget som helst'

FT blev foreholdt fejlene på styreboksen, at hovedparten var udlæst lige kort før uheldet sker.

FT blev foreholdt, at når jeg kiggede på disse oplysninger, så så det ud for mig, som om at bilen havde stået uden strøm noget tid, og var startet op lige inden uheldet. FT udtalte: 'Ja det forstår jeg ikke lige noget af', 'jeg ved ikke om de har prøvet det ude på værkstedet'

FT blev gjort bekendt med, at jeg ville indstille til, at skaden skulle afvises. FT var ikke enig heri. Han blev gjort bekendt med det videre forløb, samt hvordan man kunne klage, såfremt afgørelsen faldt imod ham.

...

Ruten til [by]

I sit interview oplyste FT, at han kørte fra sin bopæl i ... til hans bekendtes adresse som lå mellem ... og På vejen passerede han uheldsstedet.

Ved opslag på Google maps blev ruten udmålt til 19,5 km.

...

Ved ændringen af ruten, således at den hurtigste og korteste rute blev udfundet, sås den at være 12,8 km, altså 6,8 km kortere."

Ankenævnet for Forsikring

22.

98851

"Du fremsender 2 billeder af nogle skrabemærker fra tunnelen, som du oplyser, er fra påkørslen. Disse aftegninger har intet med skaderne på bilen at gøre, da de ikke er egnede til at lave de pågældende skader på bilen. Der er ikke tale om skrabeskader på bilen.

Jeg vil redegøre nærmere herfor nedenfor.

Aftegningerne på betonen var også til stede på det tidspunkt, hvor vores skadeinspektør undersøgte skadestedet (foto 1). Skaderne på tunnelen har en højde på ca. 50 cm. ud fra opmålingen (foto 2)

...

Til sammenligning ses skaden på køretøjets motorhjelme at være påført i en højde på mindst 79 cm. Se Foto 3. Ved besigtigelse af skaden i motorhjelmen på foto 3, ses dette at være en skade, som er opstået ved på påkørsel direkte forfra, hvilket også bekræftes af foto nr. 4. Skadens udformning viser, at køretøjet har ramt/ er blevet påkørt af en skarp genstand. Der ses ingen betonafsmitning i skaden, som ellers vil være til stede, hvis man har påkørt en tunnel af beton.

...

Vores kunde har forklaret, at han kørte frem mod tunnelen. Han har oplyst, at han kørte med en hastighed på ca. 60 km/t, da han ser rådyrene, som springer ud omkring tunnelens åbning. Han angiver, at han bremsede alt, hvad han kunne og svingede derfor til venstre og påkørte muren. Ud fra denne forklaring vil det være uundgåeligt ikke at påføre køretøjet skader på venstre side af fronten, da det er denne del af bilen, som vil ramme muren først. Vi kan hertil oplyse, at der ikke ses nogen skader på venstre side af fronten (foto 5). Kofangeren som rager længst ud har ikke et eneste mærke på sig.

...

De af dig fremsendte billeder har således ikke nogen betydning for vores afgørelse, da skaderne på bilen ikke stammer herfra.

...

Du skriver, at vi har solgt bilen og fjernet beviserne. Det er ikke korrekt. Bilen er ikke solgt af os, og den står på [ophugger]. Da skaden på bilen ikke er dækningsberettigende, vil vi sørge for at levere bilen tilbage til værkstedet, hvor den blev indleveret af vores kunde. I den forbindelse kunne det være nærliggende, at vi i forbindelse med tilbageleveringen af bilen mødes på skadestedet og sammenstiller bilen med skaderne på tunnelen, hvis du fortsat fastholder at skrabeskaderne på tunnelen har noget med de pågældende skader på bilen at gøre. Lad mig høre om du ønsker det.

Under alle omstændigheder bedes du/vores kunde vende tilbage med oplysning om, hvornår vi skal

sætte bilen tilbage til værkstedet, hvor den blev afhentet.

I forhold til dine bemærkninger om sikringen i speedometeret, så skal jeg oplyse, at den fungerer som en form for startspærre. Det betyder, at en bil kun kortvarigt kan starte op, hvorefter den vil gå ud igen.

Jeg skal beklage, hvis jeg har udtrykt mig tvetydigt herom, men det ændrer ikke på, at bilen ikke har

kunnet køre, hvis sikringen har været sprunget (som den var) – og sikringen i speedometeret burde på ingen måde kunne springe som følge af hændelsen."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"19. Hvilke skader er dækket?

1. Kasko dækker enhver skade på bilen og tab af bilen ved tyveri, medmindre det er undtaget i pkt. 20.

...

20. Hvilke skader er ikke dækket?

...

20.2 Forsæt*, spiritus, manglende kørekort mv.

Kasko dækker ikke skade, der:

1. Er forvoldt med forsæt* eller grov uagtsomhed* af en eller flere af de sikrede, som er nævnt i pkt. 2."

Nævnet har fået forelagt klagerens fotos af ridser og mærker på betonvæggen.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 7/6 2022, at han den 4/6 2022 undveg 2 rådyr og ramte væggen på en tunnel. Bilen blev erklæret totalskadet. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Klageren kræver erstatning for den totalskadede bil. Han har anført, at bilen ikke fejlede noget forud for uheldet. Han har anført, at hvis man kører mange korte ture med lav fart, vil bilens bremses fremstå med rust. Dette vil en enkelt hård opbremsning ikke fjerne. Han har videre anført, at fejlkodeerne i bilen stammer fra uheldet. Han fik skade i nakken ved kollisionen. Han har også fremlagt et foto fra tunnelen og har anført, at mærkerne på betonvæggen stammer fra uheldet. Han har fremlagt fotos fra crash-tests og har anført, at skaderne på klagerens bil – hvor frontklappen bukker op og får et "sammenbøj" – svarer til skaderne, der ses ved en frontal kollision. Der kommer ikke skrabemærker, når en bil kolliderer frontalt med en væg – der sker alene buler/sammenbøj. Han har anført, at selskabet først undersøgte skadesstedet lang tid efter hændelsen, og at skaderne på bilen ikke vil efterlade rester på skadesstedet.

Selskabet har anført, at der ikke er sammenhæng mellem skaderne på bilen og forholdene på skadesstedet. Betontunnelens lodrette vægge er ikke egnede til at påføre bilen den anmeldte

skade. Skaderne på bilen er påført direkte forfra, hvilket ikke stemmer overens med skadeanmeldelsen. Klageren har forklaret, at han drejede skarpt til venstre, men venstre kofanger har ikke et eneste mærke på sig. Der var ingen bremsespor på skadesstedet, og der var ikke spor efter en hård opbremsning på de rustne skivebremser. Selskabet har anført, at klageren har kørt en omvej i forhold til, hvor klageren skulle hen. Udlæsningen af bilen viste mange fejl, der ikke kan være sket ved den anmeldte hændelse, og bilen har ikke været i brug i et stykke tid. Selskabet har oplyst, at klageren den 4/1 2022 opsagde bilforsikringen og afmeldte bilen. Bilforsikringen havde ind til dette tidspunkt kun ansvarsdækning. Herefter har bilen stået uden plader, indtil klageren genindtegnede den med kaskodækning og førerulykkesdækning den 7. marts 2022.

Af taksatorens e-mail af 26/9 2022 fremgår det, at skrabemærkerne på klagerens foto af tunnelens betonvæg har en højde på ca. 50 cm, og til sammenligning ses skaden på køretøjets motorhjelme at være påført i en højde på mindst 79 cm.

Af selskabets rapport fremgår det, at skaden på motorhjelmene har en højde på 79 cm, og skaden på kofangeren har en højde på 40 cm. Skaden på motorhjelmene indikerer, at der er ramt en skarp genstand, som er ca. 8 cm. lang. Der er ikke rester efter beton/sten i skaderne på motorhjelme og kofanger. Der ses næsten ingen skader i lakken. Undersøgelse af det anmeldte skadessted viste ikke tegn på, at siderne af tunnelen havde været påkørt. Der blev ikke fundet vragester. Udlæsning af bilen viste en række fejl, der alle var opstået på samme, fiktive dato. Dette indikerer, at bilen har stået uden strøm i længere tid, men kort før uheldet har været startet. Udlæsningen viste, at sikringen i speedometeret er sprunget. En sikring kan ikke springe som følge af uheldet. Sikringen til bilens ODB-stik var også sprunget, hvilket ikke har relation til kollisionen. Det kan være foretaget bevidst for at undgå, at bilens fejllager blev udlæst. Selerne havde ikke været anvendt i uheldsøjeblikket. Bilens skivebremser var meget rustne. Der var baner i bremseskiven, hvor der ikke var rust, som indikerer, at bilen kun havde bremsset ganske let. Indvendigt i bilen blev fundet rester af mug og fugt. Bilen skulle til syn det kommende efterår.

Ankenævnet for Forsikring

25.

98851

Af taksatorens interviews med klageren fremgår det, at klageren kørte med 60 km/t. Han kunne ikke huske, hvilken afstand der var mellem ham og dyrene, da han så dem første gang. Han forklarede, at dyrene kom ned ved grøftekanten langs vejen. Da han så dyrene, bremsede han alt hvad han kunne og "rev" i rattet for at komme udenom. Han drejede bilen mod venstre over i modsatte vognbane. Derefter ramte bilen væggen inde i tunnelen. Han ramte væggen lige i starten af åbningen af tunnelen. Han ringede efter sin kammerat, der hentede bilen på en trailer og kørte den til et nærliggende værksted. Klageren havde kun kørt små ture i bilen fra 7/3 2022 og frem til uheldet. Nogle gange stod bilen stille i en hel uge.

Nævnet bemærker, at det er klageren, der skal bevise, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Efter en samlet vurdering finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at bilen blev skadet ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på karakteren og placeringen af skaderne på bilen. Nævnet bemærker, at fotos af skaderne ikke synes at være forenelige med, at klageren skulle have ramt en betonvæg ved en tunnel. Skaderne bærer præg af, at en beskeden del af fronten har ramt noget (som af selskabet er beskrevet som en skarp genstand på 8 cm.), og der ses ikke mærker på bilens front og kofanger, som underbygger, at bilen er kollideret med en betonvæg.

Nævnet har i den forbindelse lagt vægt på, at selskabet ved besigtigelse af skaderne på motorhjelm og kofangeren ikke så rester efter beton/sten, og at der på skadesstedet ikke var spor efter kollisionen på betonvæggen eller bremsespor på vejen. Selskabet har oplyst, at skrabe-mærkerne på klagerens fotos sidder i ca. 50 cm højde, mens skaden på bilens motorhjelms påført i en højde på mindst 79 cm.

Nævnet har videre lagt vægt på, at udlæsningen af bilens fejlkoder indikerer, at bilen har stået uden strøm i længere tid, men kort før uheldet er blevet startet. Nævnet bemærker, at klage-

Ankenævnet *for* Forsikring

26.

98851

ren først i marts 2022 fik kaskoforsikring på bilen, at bilen blev totalskadet primo juni 2022, og at bilen skulle synes i efteråret 2022.

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

Ankenævnet *for* Forsikring

27.

98851

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Svend Bjerg Hansen