

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 7. august 2024 blev i sag nr. 101419:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

TJM Forsikring
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 26/3 2024 har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Jeg kommer kørende på [vej 2] d. 17-01-2024 fra [vej 2] mod krydset ved [vej 3]. Kl. er lidt over 17, og det er mørkt. Det har sneet om morgenen, men snerydderne har været ude og på vejen er der kun en smule slud synligt. Jeg kører i højre spor med ca. 50 km/t ned mod krydset ved [vej1]. Der er en bil foran mig. Længere fremme kan jeg se en vejafspærring og jeg sænker farten, da jeg ikke kan se hvilke spor der er spærrede. Senere finder jeg ud af at sporet er spærret pga. tykt islag.

Bilen foran fortsætter i samme fart og drejer ind i svingbanen til højre. Jeg kan se det er mit spor der er spærret, men at der er mulighed for at køre ligeud i venstre spor. Her ser jeg lyset er grønt i krydset. Jeg kan se to lysmaster, der begge er grønne og jeg tager udgangspunkt i den længst til venstre og koncentrerer mig om at skifte spor. De andre master er skjult bag afspærringen. I krydset sidder lysreguleringen ca. 2½ meter oppe, men grundet højden på afspærringen (2-3 m) og hældningen på bakken, er de skjult bagved. Jeg orienterer mig til venstre med spejl og skulder og skifter bane. Det viser sig så at begge de master jeg kiggede på tilhørte højresvingbanen.

Da jeg kommer over i venstre spor, har jeg fri udsigt til krydset og kan se der holder en bus på tværs. Samme øjeblik kigger jeg op på lysreguleringen, ser der er rødt og hugger bremsen i. ABS'en tager over med det samme og jeg glider på sort is ca. 20-30 m hen til stoplinjen og ud i krydset. Havde vejrforholdet været normalt ville jeg have bragt bilen til standsning inden jeg kørte ud i krydset.

Her forsøger jeg at styre uden om bussen, da jeg kan se det ene højresvingsspor på [sted 1] er spærret (pga. is fandt jeg ud af senere). Se min skitse for ulykkens forløb. Jeg får næsten drejet omkring bussen, men rammer bagenden af den med venstre front på min bil og derefter venstre

side. Airbags aktiverer ikke og dermed må min fart ved sammenstødet have været under 25 km/t. Bussen får lettere skrammer som kan ses på billedet og min bil får løsrevet kofangeren og bliver bøjet i vangerne foran og bagved i siden.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg er uenig i selskabets tolkning af Forsikringsaftalelovens § 18 hvoraf fremgår: 'Har den sikrede fremkaldt forsikringsbegivenheden ved en uagtsomhed, der under de foreliggende omstændigheder må betegnes som grov, skal det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt afgøres, om erstatning skal ydes og i bekræftende fald med hvilket beløb'.

Her er det specielt 'skal det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne'. Jeg mener ikke, at der er min sag, er tale om grov uagtsomhed. Begrundelsen for dette er beskrevet i bilag 4 afsnit 'Vedrørende TJM's afgørelse'.

Jeg vil derfor gerne have vendt afgørelsen til uagtsomt, og at selskabet dækker det fulde beløb, som aftalt med deres taksator."

Selskabet har den 22/4 2024 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Indledning

Klageren har tegnet kaskoforsikring hos selskabet. Der henvises til betingelserne 20T8 i bilag A.

Klageren er uenig i, at selskabet har afvist at betale kontanterstatning for klagerens totalskadede bil, og at selskabet har begrundet afvisningen i, at klageren har handlet groft uagtsomt.

Klageren har anført, uheldet er et sammenfald af, at vejen er blevet afspærret pga. sort is, at den afspærring var 2-3 m høj samt vejens hældning, der begge medførte, at lysreguleringen for li-geudkørsel var skjult for ham.

Først da klageren kommer over i venstre spor har han fri udsigt til krydset, hvor han ser, at der holder en bus på tværs, samt at lyset er rødt. Klageren bremser og grundet sort is på vejen glider hans bil ca. 20-30 m hen til stoplinjen, hvorefter den fortsætter ud i krydset og rammer bussen.

Klageren bestrider således ikke, at han er kørt overfor rødt lys, men finder at dette ikke kan anses for groft uagtsomt, hvorfor selskabet skal yde kaskodækning for klagerens totalskadede bil.

Sagsfremstilling

Klageren anmeldte den 17. januar 2024, at han samme dag kl. 17:15 kørte ind i et lysreguleret kryds, hvor han var kørt ind i en bus.

Klageren oplyste i den forbindelse at:

'Mit spor var spærret af vejarbejde, så jeg skulle skifte bane, derved opdagede jeg for sent, at der er rødt. Jeg begynder at bremse, men grundet snevejret sker der ikke så meget. En bybus er ved at svinge til venstre og jeg rammer den bagerste del af den, da jeg forsøger at dreje omkring den.'

Klageren oplyste desuden, at han påtog sig skylden for ulykken, samt at han vurderede sin fart til 40-50 km/t.

Ankenævnet for Forsikring

3.

101419

Klageren vedlagde i den forbindelse billeder af sin bil og bussen. Af disse billeder fremgår det, at der er sne på vejen.

Klageren har fremlagt sin anmeldelse som bilag 1 original skadeanmeldelse. Billederne har klageren fremlagt som bilag Bus 1 samt bilag Min bil 1-3.

Herefter bad selskabet klageren om at uddybe sin anmeldelse og fremsende en skitse over uheldet, hvilket klageren sendte til selskabet den 19. januar 2024.

Klageren uddybede her sin forklaring til, at

'Jeg har måske været 20-30 meter fra krydset, da jeg opdager der er rødt. Der var ikke politi til stede. Jeg har tegnet en skitse i paint. Den gule er bussen til venstre. Den blå er mig, der skifter bane og skal ligeud. Den røde blok er afspærringen for vejarbejdet, den var ret høj og med til at blokere udsynet i krydset. Jeg så det grønne lys fra svingbanen, og det var derfor jeg ikke satte farten ned i bedre tid.'

Af skitsen fremgår det, at bussen befandt sig helt ude i krydset, da klageren opdagede den.

Klageren har fremlagt selskabets anmodning, sin uddybende forklaring samt skitsen som bilag 2 opfølgende spørgsmål og svar 18-01-2024.

Selskabets taksator anmeldte herefter klagerens bil for totalskadet og værdisatte bilen til 82.000 kr. I den forbindelse tog selskabet forbehold for erstatningspligten.

Mailen fra taksator er fremlagt som bilag B og taksatorrapporten er fremlagt som bilag C.

Den 17. februar 2024 afviste selskabet dækning, da det vurderede, at klageren ved at køre overfor rødt havde handlet groft uagtsomt iht. betingelserne. Klageren har fremlagt afgørelsen i bilag 3 TJM-afgørelsen 17-02-2024.

Klageren indsendte herefter sin indsigelse til selskabet. Her bad klageren selskabet om at revurdere

sin afgørelse og fremsendte i den forbindelse den 8. marts 2024 nye oplysninger til sagen. Her oplyste klageren bl.a. om følgende:

'Jeg kommer kørende på [vej2] d. 17-01-2024 fra VEJ mod krydset ved [vej1]. Kl. er lidt over 17, og det er mørkt. Det har sneet om morgenen, men snerydderne har været ude og på vejen er der kun en smule slud synligt. Jeg kører i højre spor med ca. 50 km/t ned mod krydset ved [vej]. Der er en bil foran mig. Længere fremme kan jeg se en vejafspærring og jeg sænker farten, da jeg ikke kan se hvilke spor der er spærrede. Senere finder jeg ud af at sporet er spærret pga. tykt islag.

Bilen foran forsætter i samme fart og drejer ind i svingbanen til højre. Jeg kan se det er mit spor der er spærret, men at der er mulighed for at køre ligeud i venstre spor. Her ser jeg grønt i krydset. Jeg kan se to lysmaster, der begge er grønne og jeg tager udgangspunkt i den længst til venstre og koncentrerer mig om at skifte spor. De andre master er skjult bag afspærringen. I krydset sidder lysreguleringen ca. 2½ meter oppe, men grundet højden på afspærringen (2-3 m) og hældningen på bakken er de skjult bagved. Jeg orienterer mig til

venstre med spejl og skulder og skifter bane. Det viser sig så at begge de master jeg kiggede på tilhørte højresvingsbanen. Da jeg kommer over i venstre spor, har jeg fri udsigt til krydset og kan se der holder en bus på tværs. Samme øjeblik kikker jeg op på lysreguleringen, ser der er rødt og hugger bremsen i. ABS'en tager over med det samme og jeg glider på sort is ca. 20-30 m hen til stoplinjen og ud i krydset. Havde vejrforholdet været normalt ville jeg have bragt bilen til standning inden jeg kørte ud i i krydset ...'

Klageren har fremlagt sin indsigelse i bilag 4 Beskrivelse og kommentarer til afgørelsen på ska.

Den 20. marts 2024 fastholdt selskabet sin afgørelse. Selskabet fandt, at klagerens oplysninger ikke udgjorde formildende omstændigheder, der kunne medføre, at udgangspunktet om grov uagtsomhed skulle fraviges.

Klageren har fremlagt afgørelsen som bilag 5 Svar på klager 20-03-2024.

Herefter indbragte klageren sagen for Ankenævnet.

De faktiske forhold på skadesstedet

Lyskrydset (T-kryds), hvor uheldet indtraf, er fra klagerens kørselsretning indrettet med to højresvingsbaner med selvstændig lysregulering og to baner til ligeudkørsel ligeledes med selvstændig lysregulering.

Der i krydset placeret 4 lysamplere på master til regulering af ligeudkørslen fra klagerens kørselsretning.

En ved stoplinjen til venstre for begge ligeud-baner og en ved stoplinjen til højre for begge ligeud-baner. Lysamplern/masten til højre står på en helle af chausséen, der adskiller de to ligeud-baner fra banerne for højresving.

Den sidste mast er placeret ved modkørendes stoplinje. Den ene lysampel er her placeret oven på den anden lysampel og fremstår i en højde af over 3 meter.

De to højresvingsbaner er ligeledes reguleret af fire lysamplere på maste. Lysamplerne her viser alle en pil til højre.

En lysmast er placeret på hellen for adskillelse mellem banerne. Lysamplern henvendt til højre drejende kørsel er drejet mod højre med skærme for lyset, således, at det ikke fremstår som henvendt til ligeud-kørende.

En lysmast er placeret til højre efter cykelstien på fortovet, og de sidste to lysamplere er placeret ovenover hinanden ved stoplinjen for den fra højre kommende tværgående trafik og midt på den tværgående vej.

Selskabet har fremlagt oversigtsbilleder af skadesstedet fra Google Maps som bilag D.

Selskabet har bedt kommunen, hvor skadesstedet befinder sig, om at oplyse vedrørende klagerens oplyste vejafskærmning pga. sort is.

Kommunen har i den forbindelse oplyst følgende til selskabet:

'Jeg har samlet følgende sammen:

De første 3 filer er fra afdelingen for signaler og de sidste 3 er fra afdelingen for gravetilladelser (der var gravearbejde og det havde intet med is på vejen at gøre)'

Af kommunens lysdiagram fremgår det, at der ikke er grønt lys for ligeudkørsel af [vej2], når der er grønt for højresving fra [vej2] mod [vej1].

Lyskrydsets lyscyklus varer 66 sekunder, og bilister i klagerens kørselsretning har grønt for ligeudkørsel i 21 sekunder, og yderligere 4 sekunder gult. 25 sekunder i alt til at føre køretøjet over.

Der bliver grønt for højre svingende efter 20 sekunder, hvor de første 2 sekunder er gult efterfulgt af 6 sekunder grønt.

Bilister kommende fra [vej1] får først grønt til at foretage venstresving efter at de synlige højresvingspile (for bilister fra [vej2]) er blevet gule og inden de skifter til rødt lys.

Af filerne fra afdelingen for gravetilladelser fremgår en skilteplan for Spærring af vognbane. Heraf fremgår det, at fartgrænsen nedsættes fra 70 km/t til 50 km/t ved skiltning mere end 50 m fra skadesstedet på hver side af vejen. 50 m før vejen indsnævres pga. vejarbejdet, er der sat gule og sorte advarselsskilte for dette på hver side af vejen.

Der er opsat en skiltevogn med slukkede blinklygter, hvor vejen er spærret.

Skiltevogne må maksimalt være 2 m brede og 4 m høje jf. Bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017 om afmærkning af vejarbejder mv. bilag 5 jf. § 50m stk. 2 og stk. 3

Selskabet har desuden modtaget fotos af skiltningen fra entreprenøren. Af disse fremgår det, at skiltevognen er placeret korrekt ift. skilteplanen og sammenholdt med Google Maps fremstår skiltevognen af være placeret ca. 30 m fra lyskrydset.

Entreprenøren har taget 2 fotos fra den vejbane, hvor klageren har oplyst, at han var placeret. Det fremgår af begge fotos, at lyssignalet for ligeudkørsel kan ses tydeligt og hverken er skærmet af skiltevognen eller af vejens hældning.

Kommunens mail er fremlagt som Bilag E, skilteplanen er fremlagt som Bilag F, ansøgning om gravetilladelsen samt gravetilladelsen er fremlagt som Bilag G1 og G2, politiets godkendelse af skilteplanen er fremlagt som Bilag H, lysreguleringsdiagram er fremlagt som bilag I, kort over lysmaster er fremlagt som Bilag J, lysreguleringsmellemtider er fremlagt som Bilag K. Entreprenørens mail er fremlagt som Bilag L, entreprenørens fotos er fremlagt som henholdsvis bilag M, bilag N og Bilag O og slutteligt er selskabets sammenholdelse af faktum fra skadesstedet fremlagt som bilag P.

... Politi frarådede al unødigt udkørsel pga. af kraftig snefygning fra kl. 23.00 den 16. januar 2024 og frem til den 17. januar 2024 kl. 10.00, hvilket er fremlagt i bilag P.

Selskabets vurdering

Det fremgår af betingelsernes pkt. 4.4, at forsikringen ikke dækker skade, der er forvoldt med grov uagtsomhed og dermed en aftalt fravigelse af forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2.

Selskabet bemærker, at grov uagtsomhed i henhold til doms- og nævnspraksis er defineret som en handling, der har indebåret en indlysende fare for den faktisk skete skade. Selskabet fremhæver i denne forbindelse ankenævnets afgørelser 94653, 95512 og 99454, som er fremlagt i sagen.

Grov uagtsomhed ses desuden udmøntet på betingelsernes s. 6.

Det er ubestridt, at klageren kørte overfor rødt lys jf. færdselslovens § 4, stk. 1.

På denne baggrund er det selskabets vurdering, at klageren objektivt set har handlet groft uagtsomt.

Da forsikringsbetingelserne fuldstændig undtager dækning for skader forvoldt ved grov uagtsomhed, fastholder selskabet sin vurdering af sagen.

Selskabet har i denne forbindelse lagt vægt på at klageren anmeldte, at han kørte overfor rødt lys, og at dette efterfølgende ikke er blevet bestridt af klageren.

Desuden har selskabet lagt vægt på bussens (modparten) placeringen i krydset, som anmeldt af klageren, sammenholdt med oplysningerne fra kommunens lysdiagram. Dette medfører at det er mere end overvejende sandsynligt, at der har været grønt for kørende fra [vej 4] i flere sekunder, inden klageren kører ud i krydset.

Det betyder, at den eneste årsag til, at sammenstødet kan ske, er, at klageren objektivt set er kørt overfor rødt, og hvor det røde lys har lyst i minimum 5 sekunder.

Spørgsmålet er herefter om, der findes formildende omstændigheder, der kan medføre, at udgangspunktet om grov uagtsomhed skal fraviges.

Klageren anmeldte i at hans *spor var spærret af vejarbejde, så jeg skulle skifte bane, derved opdagede jeg for sent, at der er rødt. Jeg begynder at bremse, men grundet snevejret sker der ikke så meget.* Desuden oplyste klageren, at han kørte 40-50 km/t.

Dette uddybede klageren til at, han *har måske været 20-30 meter fra krydset, da jeg opdager der er rødt ... Den røde blok er afspærringen for vejarbejdet, den var ret høj og med til at blokere udsynet i krydset. Jeg så det grønne lys fra svingbanen, og det var derfor jeg ikke satte farten ned i bedre tid.'*

Herefter ændrede klageren sin forklaring og i en grad, at selskabet ikke finder at denne forklaring kan indeholdes i den oprindelige anmeldelse og den efterfølgende uddybning.

Derfor har selskabet lagt klagerens oprindelige anmeldelse til grund, hvilket følger af ankenævnets

normale praksis. Selskabet henviser i den forbindelse til AK99454 og AK95512

Skulle nævnet finde, at klagerens ændrede forklaring skal lægges til grund, finder selskabet fortsat, at der ikke er formildende omstændigheder, der kan medføre, at udgangspunktet om grov uagtsomhed skal fraviges.

Selskabet bemærker i den forbindelse, at det er klageren der har bevisbyrden for, at der er indtrådt formildende omstændigheder.

Selskabet har for denne vurdering lagt vægt på, at klagerens oplysning om, at han ikke kunne se hvilke spor, der var spærret, ikke stemmer overens med skilteplanen, entreprenørens fotos af skilteopstillingen samt klagerens egen forklaring om, at det havde sneet om morgenen, men at sneen var ryddet væk på skadestidspunktet.

At klagerens oplysning om, at hans udsyn var skærmet i en grad, så han ikke kunne se lysreguleringen for ligeudkørsel, ikke stemmer overens med de faktiske forhold på stedet, herunder entreprenørens fotos af skiltningen ved vejarbejdet, fotos fra Google Maps af selve krydset med lysmasternes placering samt kortet over lysmasternes placering.

At klagerens oplysning om at sporet var spærret pga. tykt isslag/sort is ikke stemmer overens med kommunens oplysning om, at der blev udført gravearbejde.

At klagerens oplysning om, at der var grønt for højre drejende, da han kørte ud i krydset, ikke stemmer overens med lysdiagrammet. Oplysningerne i dette diagram sammenholdt med bussens placering i krydset ved uheldet medfører, at det er overvejende sandsynligt, at klageren udover objektivt at have kørt overfor rødt lys i ligeud-banen, desuden ikke har forholdt sig til lysreguleringen for højredrejning -som oplyst af ham - idet han er kørt ind i krydset, da der reelt set på dette tidspunkt er skiftet fra gult lys til rødt lys i højresvingsbanen også.

Selskabet finder på denne baggrund at klagerens bevisbyrde skærpes.

Det er selskabets vurdering, at det er overvejende sandsynligt, at klageren ikke har kørt efter forholdene og derved både overset den forudgående skiltning for vejarbejdet, overset at der var rødt lys for både ligeud kørende og højre drejende bilister, samt at klageren ikke har afstemt sin fart efter hverken vejrforholdene, vejarbejdet eller dem begge i forening.

Dette medfører en så indlysende risiko for at skaden ville kunne ske for, at klageren som minimum har handlet groft uagtsomt.

Selskabet finder således ikke at glat føre udgør en formildende omstændighed.

Selskabet finder at det må have stået klageren endog meget klart, at der var overvejende risiko for, at det var glat henset til klagerens oplysning om snevejr, politiets varsling og klagerens billeder af skaderne, især henset til hans egen oplysning om at 'havde vejrforholdene været normale, havde jeg bragt bilen til standsning'.

Da klageren trods denne viden valgte at køre 40-50 km/t under disse forhold, finder selskabet at klageren ikke har udvist fornøden agtpågivenhed.

Klageren har ikke fremlagt dokumentation for sin påstand om isslag/sort is.

Selskabet henviser i den forbindelse til AK94653, hvor nævnet fandt at det faktum, at klagerens bil ved rødt lys var skredet ud i krydset pga. glat føre og støtte ind i et tværgående køretøj, ikke udgjorde en formildende omstændighed.

Selskabet finder også, at skiltningen/afskærmningen og vejens hældning ikke udgør en formildende omstændighed.

Selskabet finder, at klageren allerede ved indkørsel på vejstrækningen er blevet gjort opmærksom på at der er vejarbejde med nedsættelse af fartgrænsen til 50km/t. Kort herefter (50 m fra lyskrydset) er klageren blevet gjort opmærksom på, at højre vejbane for ligeudkørsel er spærret, og at kørsel skal foregå i den venstre bane.

Skiltevognen stod placeret ca. 30 m fra lyskrydset foran afspærringen.

Af entreprenørens fotos er det tydeligt at se, at lysreguleringen er tydelig for bilister i den vejbane, som klageren har oplyst han var placeret i.

Det fremgår desuden af disse billeder, at afspærringen på vejarbejdsområdet og efter skiltevognen hverken var ret høj i en højde af 2-3 m, eller med til at blokere udsynet i krydset, som angivet af klageren.

Sammenholdt med skilteplanen og placeringen af lysmaster medfører det, at selskabet finder, at klagerens oplysning om, at han så lyssignalet for sent, ikke udgør en formildende omstændighed.

I stedet er det selskabets vurdering, at klageren heller ikke i denne situation har udvist fornøden agtpågivenhed idet han vælger - trods varsling og i bevist uvidenhed om der konkret var rødt lys for ham – at køre 40-50 km/t i stedet for at køre så langsomt, at han ville kunne nå at bremse, skulle det vise sig, at der var rødt for ham.

Det er selskabets vurdering, at dette i sig selv som minimum udgør grov uagtsomhed.

Grundet vejr- og vejforholdene på skadestidspunktet, sammenholdt med, at der var velskiltet vejarbejde, burde klageren have udvist høj grad af agtpågivenhed og sænket farten, således at han ville have været i stand til at bremse i rette tid.

Det gjorde klageren ikke men fortsatte ifølge ham i stedet med en fart på 40- 50 km i timen.

Sammenholdt med at det desuden var glat som beskrevet ovenfor medfører blot, at klageren har handlet mere end groft uagtsomt.

Klageren har ikke fremlagt dokumentation for, hverken den af ham oplyste 2-3 m høje afskærmning

eller at denne afskærmning sammenholdt med vejens hældning medførte, at klageren ikke kunne se lysreguleringen for ligeudkørsel.

Selskabet gør desuden opmærksom på, at der skal ekstraordinære omstændigheder til, før man kan se bort fra udgangspunktet om, at det er groft uagtsomt at køre overfor rødt lys, jf. færdselslovens § 4, stk. 1.

Disse ekstraordinære omstændigheder synes ikke fremført af klageren.

Selskabet henviser til ankenævnets kendelse 96556, hvor nævnet fandt, det at klageren tog fejl af de grønne højre pile og lysregulering for ligeudkørsel i et lignende lyskryds, som i indeværende sag, ikke udgjorde en formildende omstændighed, der kunne danne grundlag for fravigelse af udgangspunktet om, at kørsel overfor rødt er groft uagtsomt. Dette var bl.a. begrundet i, at lysmasten, som klageren havde oplyst at navigere efter, var udformet på samme måde, som den lysmast klageren i indeværende sag refererer til.

Selskabet henviser også til ankenævnets kendelse 94653, hvor nævnet fandt, at udskridning på grund af vejrforhold ikke udgjorde en sådan formildende omstændighed at udgangspunktet om, at kørsel overfor rødt er groft uagtsomt skulle fraviges.

Begge kendelser er vedlagt.

Konklusion

Sammenfattende gøres det gældende, at selskabet er berettiget til at afvise dækning af kaskoskaden på klagerens bil under henvisning til, at klageren ved at køre overfor rødt har handlet groft uagtsomt og at denne uagtsomhed er årsagen til skaden.

Klagerens oplysninger om, at der var isslag/sort is, og at klagerens udsyn til lysreguleringen for ligeudkørsel var blokeret pga. afskærmning ved vejarbejde sammenholdt med vejens hældning, som klageren ikke har dokumenteret, kan ikke anses som formildende omstændigheder, der kan føre til andet resultat."

Klageren har i meddelelse af 13/5 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Det var helt mørkt, plus ingen lys på skiltevoغن, så fokus var på at se, hvad det var og hvor den stod, så jeg kunne placere mig rigtigt. Derfor så jeg ikke skiltene ved siden af. Det var også derfor jeg ikke fik orienteret mig i krydset, da alle masterne var synlige.

Der var en bil foran mig, der drejede til højre i krydset, så bussen må have kørt over for rødt?? Ellers er der blevet gult lige efter jeg har kigget.

40-50 km/t var sidst jeg kiggede på speedometeret, før jeg fik øje på afspærringen, efter dette rører jeg ikke speederen, så min fart må være faldet i mellemtiden. Da airbags ikke aktiverede, har jeg ramt bussen med under 25 km/t. Da der var meget glat må min fart, da jeg begyndte at bremse, have været omkring 30-35 km/t.

Politiet frarådede al unødvendig udkørsel om morgenen. Dvs. ikke på det tidspunkt, ulykken fandt sted."

Selskabet har i brev af 22/5 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Klageren har i sit svar af 13. maj 2024 fremført, at der ikke var lys på skiltevognen, og at det var helt mørkt, hvorfor klageren ikke kunne placere sig korrekt, og at han på dette grundlag ikke så skiltene, der stod ved siden af og således ikke kunne orientere sig i krydset, hvor alle master var synlige.

Selskabet bemærker, at klageren ved sin anmeldelse oplyste, at:

'...Den røde blok er afspærringen vor vejarbejdet, den var ret høj og med til at blokere udsynet i krydset.'

Og ved sin ændrede anmeldelse af 8. marts 2024 oplyste klageren at:

'...Jeg kan se to lysmaster, der begge er grønne og jeg tager udgangspunkt i den længst til venstre og koncentrerer mig om at skifte spor. De andre master er skjult bag afspærringen. I krydset sidder lysreguleringen ca. 2½ meter oppe, men grundet højden på afspærringen (2-3m) og hældningen på bakken er de skjult bagved.'

At klageren nu oplyser, at alle master var synlige, udgør en væsentlig ændring i forklaring, hvilket nævnet anmodes om at se bort fra jf. almindelig praksis, og som alene kan medføre, at klageren stiller sig i en bevismæssigt vanskelig situation.

Selskabet bemærker, at skulle nævnet finde, at denne ændrede forklaring kan være indeholdt i den første anmeldelse, finder selskabet, at det røde lys således har været fuldt synligt for klageren og i lang tid inden klageren kører ind i krydset, og at det derfor må have stået klageren indlysende klart, at skaden med overvejende sandsynlig ville kunne ske, hvorfor klageren på denne baggrund som minimum har handlet groft uagtsomt ved ikke at sænke farten og køre efter forholdene.

Selskabet bemærker, at skaden er sket på en vej, der er fuldt oplyst, samt at skiltevognen har påført reflekser, der medfører at klageren burde have set den på lang afstand. Selskabet kan således ikke anerkende klagerens påstand om, at det var helt mørkt og henviser i øvrigt til bilag M, N og O, der alle dokumenterer, at der på strækningen er opstillet vejbelysning.

Selskabet bemærker ligeledes, at de skilte, der ifølge klageren 'stod ved siden af', konkret befandt sig ca. 25m fra skiltevognen og 50m fra lyskrydset, samt at der var opstillet skilte, der angav vejarbejde samt fartnedsættelse på strækningen, som var opstillet på begge sider af vejen ca. 20m. før de gule skilte, der angav at vejbanen var afspærret.

Klageren har fremført, at bussen kørte overfor rødt lys, og dermed at klageren således ikke er kørt overfor rødt lys.

Selskabet bemærker, at klageren ved sin anmeldelse oplyste, at han var kørt overfor rødt lys, og at klageren har fastholdt dette under hele sagen.

At klageren ændrer sin forklaring så væsentligt, medfører at denne ændring ikke kan indeholdes i den første anmeldelse, hvorfor selskabet lægger klagerens første forklaring til grund.

Ankenævnet for Forsikring

11.

101419

Dette medfører alene, at klageren stiller sig i en endnu mere bevismæssigt vanskelig situation begge jf. almindelig praksis.

Klageren har ikke fremlagt nogen form for dokumentation for nogen af sine påstande.

Klageren har herudover ikke fremlagt nye oplysninger til sagen, og selskabet har ikke yderligere at bemærke. Derfor anmodes sagen fremmet til nævnsbehandling på det foreliggende grundlag."

Klageren har i meddelelse af 24/5 2024 bl.a. anført:

"Klageren har fremført, at bussen kørte overfor rødt lys, og dermed at klageren således ikke er kørt overfor rødt lys."

Jeg har intet sted skrevet, at jeg ikke er kørt over for rødt, blot at bussen måske også er kørt over for rødt, hvis min oplevelse skal passe med lysreguleringsdiagrammet på bilag I.

Jeg har ikke mere at tilføje til sagen."

Nævnet har fået forelagt bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af skadesanmeldelse af 17/1 2024 fremgår bl.a.:

"Hvornår er skaden sket? 17.01.2024

Tidspunkt 17:15

...

Mit spor var spærret af vejarbejde, så jeg skulle skifte bane, derved opdager jeg for sent, at der er rødt. Jeg begynder at bremse, men grundet snevejret sker der ikke så meget. En bybus er ved at svinge til venstre og jeg rammer den bagerste del af den, da jeg forsøger at dreje omkring den.

...

Hvad var din bils hastighed, da uheldet skete: 40-50 km/t."

Af klagerens e-mail af 18/1 2024 fremgår bl.a.:

"Jeg har måske været 20-30 meter fra krydset, da jeg opdager der er rødt.

Der var ikke politi til stede.

Jeg har tegnet en skitse i paint. Den gule er bussen, der svinger til venstre. Den blå er mig, der skifter bane og skal ligeud. Den røde blok er afspærringen for vejarbejdet, den var ret høj og med til at blokere udsynet til krydset. Jeg så det grønne lys fra svingbanen, og det var derfor jeg ikke satte farten ned i bedre tid."

Af klagerens kommentarer af 8/3 2024 til afgørelsen fremgår bl.a.:

"Jeg kommer kørende på [vej 1] d. 17-01-2024 fra [vej 2] mod krydset ved [vej 3].

Kl. er lidt over 17, og det er mørkt. Det har sneet om morgenen, men snefydderne har været ude og på vejen er der kun en smule slud synligt. Jeg kører i højre spor med ca. 50 km/t ned mod krydset ved [sted 1]. Der er en bil foran mig. Længere fremme kan jeg se en vejafspærring og jeg sæn-

Ankenævnet for Forsikring

12.

101419

ker farten, da jeg ikke kan se hvilke spor der er spærrede. Senere finder jeg ud af, at sporet er spærret pga. tykt islag.

Bilen foran fortsætter i samme fart og drejer ind i svingbanen til højre. Jeg kan se det er mit spor der er spærret, men at der er mulighed for at køre ligeud i venstre spor. Her ser jeg lyset er grønt i krydset. Jeg kan se to lysmaster, der begge er grønne og jeg tager udgangspunkt i den længst til venstre og koncentrerer mig om at skifte spor. De andre master er skjult bag afspærringen. I krydset sidder lysreguleringen ca. 2½ meter oppe, men grundet højden på afspærringen (2-3m) og hældningen på bakken, er de skjult bagved. Jeg orienterer mig til venstre med spejl og skulder og skifter bane. Det viser sig så at begge de master jeg kiggede på tilhørte højresvingsspor.

Da jeg kommer over i venstre spor, har jeg fri udsigt til krydset og kan se der holder en bus på tværs. Samme øjeblik kigger jeg op på lysreguleringen, ser der er rødt og hugger bremsen i. ABS'en tager over med det samme og jeg glider på sort is ca. 20-30m hen til stoplinjen og ud i krydset. Havde vejrforholdet været normalt ville jeg have bragt bilen til standsning inden jeg kørte ud i krydset.

Her forsøger jeg at styre uden om bussen, da jeg kan se det ene højresvingsspor på [sted 1] er spærret (pga. is fandt jeg ud af senere). Se min skitse for ulykkens forløb. Jeg får næsten drejet omkring bussen, men rammer bagenden af den med venstre front på min bil og derefter venstre side. Airbags aktiverer ikke og dermed må min fart ved sammenstødet have været under 25 km/t."

Af e-mail fra kommunen af 11/4 2024 fremgår bl.a.:

"De første 3 filer er fra afdelingen for signaler og de sidste 3 er fra afdelingen for gravetilladelser (der var gravearbejde og det havde intet med is på vejen at gøre).

Efter at have læst jeres kundes anmeldelse, kan jeg ikke dy mig for at vedlægge et oversigtsbillede fra det pågældende kryds. Ifølge jeres kunde kører han ligeud og kan på grund af afspærring ikke se at der er rødt, hvorefter han kører ind i en bus, der kommer fra højre side.

Det kan undre, at jeres kunde ikke bremser op hvis han/hun synes at oversigtsforholdene skaber usikkerhed om der er grønt eller ej og ikke mindst at vedkommende totalt kan overse lyssignalerne i venstre vognbane samt i helleanlægget på den anden side af krydset."

Af e-mail af 5/4 2024 fra entreprenør for vejarbejdet fremgår bl.a.:

"Vores montør havde taget billeder af afspærringen d. 15/1-24, den første dag vi satte den op. Efterfølgende bliver skilte sat op samme steder.

Tavlen med cykelskiltet- '..._cykelskilt.jpeg' - blev dog flyttet ned ved siden af el-skabet til højre, da cyklisterne overså det.

Der stod det i græsribatten, og kan umuligt have dækket for lysreguleringen.

Mit bedste bud er, at bilisten er blevet forvirret over at skiltevognen stod i højre lige-ud-bane.

Jeg har ligeledes vedhæftet billeder af forvarslingen, der tydeligt viser at man skal tage sig i agt for kommende vejarbejde."

Det fremgår af forsikringsbetingelserne:"**4.3 Kaskoforsikring**

...

Forsikringen dækker

Forsikringen dækker enhver skade på den forsikrede bil samt ved tyveri og røveri, bortset fra de nævnte undtagelser i pkt. 4.4.

...

4.4. fælles bestemmelser for delkasko- og kaskoforsikring

...

Forsæt, spiritus, manglende kørekort mv.

Forsikringen dækker ikke

...

- skade, der er forvoldt med forsæt eller grov uagtsomhed."

Nævnet har fået forelagt lysreguleringsdiagram for lyskrydset, fotografier af lyskrydset, klagerens fotografier fra færdselsuheldet og artiklerne "Politiet fraråder unødigt kørsel" og "Østjyllands politi fraråder unødigt udkørsel fra i aften".

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte til selskabet, at han den 17/1 2024 omkring kl. 17 havde påkørt en bus i et lyskryds, idet han på grund af afspærring/vejarbejde opdagede for sent, at der var rødt lys. Klagerens bil blev erklæret totalskadet. Lyskrydset er et T-kryds og består i klagerens kørselsretning af to baner til ligeudkørsel og to baner til højresving adskilt af en helle. Mere end 50 meter før lyskrydset er skiltning, som nedsætter fartgrænsen fra 70 km/t til 50 km/t. Ca. 50 meter før vejen indsnævres pga. vejarbejdet, er der sat gule og sorte advarselsskilte på hver side af vejen. Ca. 30 meter før lyskrydset – lige efter vejen udvides med to højresving baner – var placeret en skiltevogn med slukkede blinklygter til afspærring af højre bane for ligeud kørende. De to højresvingsbaner er reguleret af fire lysamplere på master. En lysmast er placeret på hellen, der adskiller højre svingende kørsel fra banerne med ligeud kørsel. Lysamplere er drejet mod højre med skærme for lyset. En lysmast er placeret til højre efter cykelstien på fortovet, og de sidste to lysamplere er placeret ovenover hinanden ved stoplinjen for den fra højre kommende tværgående trafik og midt på den tværgående vej. Ligeudkørslen er reguleret af 4 lysamplere på ma-

ster. En ved stoplinjen til venstre for begge ligeud-baner og en ved stoplinjen til højre for begge ligeud-baner. Lysamplen/masten til højre står på hellen, der adskiller højre svingende kørsel fra banerne med ligeud kørsel. Den sidste mast er placeret ved modkørendes stoplinje. Den ene lysampel er her placeret oven på den anden lysampel. Klagerens bil befandt sig i venstre bane for ligeud kørende. Bussen kom kørende fra højre for at svinge til venstre i T-krydset. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt ved at køre frem for rødt lys. Klageren ønsker dækning.

Klageren har anført, at han alene har handlet uagtsomt. Han kom kørende i højre kørebane. Bilen foran ham drejede over i højre svingbane, hvorefter klageren så afspærringen foran sig på kørebanen. Afspærringen var 2-3 meter høj og skjulte dele af lysreguleringen, så klageren kun kunne se to lysmaster med grønt lys. Han skiftede til venstre kørebane for at køre ligeud i lyskrydset. Han så en bus holde på tværs i krydset, og i samme øjeblik kiggede han op og så, at der var rødt lys og bremsede. Han gled på sort is 20-30 meter hen til stoplinjen og ud i krydset, hvor han ramte bussen. Klageren har anført, at bilen foran ham drejede til højre i krydset, så bussen må ifølge lysreguleringsdiagrammet også være kørt over for rødt. Eller også blev der gult, lige efter han kiggede.

Selskabet har anført, at klageren har handlet groft uagtsomt ved at køre over for rødt. Selskabet har anført, at der ifølge lysdiagrammet højst sandsynligt har været rødt lys i minimum 5 sekunder, inden klageren kører ud i krydset. Klagerens oplysning om, at han så lyssignalet for sent, udgør ikke udgør en formildende omstændighed, der kan medføre, at udgangspunktet om grov uagtsomhed ved kørsel for rødt lys skal fraviges. Selskabet har anført, at det fremgår af entreprenørens fotos, at lysreguleringen er tydelig for bilister i den vejbane, som klageren var placeret i. Afspærringen på vejarbejdsområdet og efter skiltevognen var ikke i en højde af 2-3 m eller med til at blokere udsynet i krydset, som angivet af klageren. Selskabet har anført, at det er overvejende sandsynligt, at klageren ikke har kørt efter forholdene og derved både overset den forudgående skiltning for vejarbejdet, overset at der var rødt lys for både ligeud kørende og højre drejende bilister, samt at klageren ikke har afstemt sin fart efter hverken vejrforholdene, vejarbejdet eller dem begge i forening. Selskabet har anført, at klageren ikke har udvist for-

nøden agtpågivenhed, idet han vælger – trods varsling og i bevist uvidenhed om der konkret var rødt lys for ham – at køre 40-50 km/t i stedet for at køre så langsomt, at han ville kunne nå at bremse, hvis det skulle vise sig, at der var rødt for ham. Det fremgår af skadesanmeldelsen, at "mit spor var spærret af vejarbejde, så jeg skulle skifte bane, derved opdager jeg for sent, at der er rødt. Jeg begynder at bremse, men grundet snevejret sker der ikke så meget. En bybus er ved at svinge til venstre og jeg rammer den bagerste del af den, da jeg forsøger at dreje omkring den ... Hvad var din bils hastighed, da uheldet skete: 40-50 km/t."

Det fremgår af klagerens e-mail af 18/1 2024, at "jeg har måske været 20-30 meter fra krydset, da jeg opdager der er rødt ... Jeg har tegnet en skitse i paint ... Den røde blok er afspærringen for vejarbejdet, den var ret høj og med til at blokere udsynet til krydset. Jeg så det grønne lys fra svingbanen, og det var derfor jeg ikke satte farten ned i bedre tid".

Det fremgår af klagerens forklaring af 8/3 2024, at "kl. er lidt over 17, og det er mørkt. Det har sneet om morgenen, men snerydderne har været ude og på vejen er der kun en smule slud synligt. Jeg kører i højre spor med ca. 50 km/t ned mod krydset ved [sted 1]. Der er en bil foran mig. Længere fremme kan jeg se en vejafspærring og jeg sænker farten, da jeg ikke kan se hvilke spor der er spærrede ... Bilen foran fortsætter i samme fart og drejer ind i svingbanen til højre. Jeg kan se det er mit spor, der er spærret, men at der er mulighed for at køre ligeud i venstre spor. Her ser jeg lyset er grønt i krydset. Jeg kan se to lysmaster, der begge er grønne og jeg tager udgangspunkt i den længst til venstre og koncentrerer mig om at skifte spor. De andre master er skjult bag afspærringen. I krydset sidder lysreguleringen ca. 2½ meter oppe, men grundet højden på afspærringen (2-3m) og hældningen på bakken, er de skjult bagved. Jeg orienterer mig til venstre med spejl og skulder og skifter bane. Det viser sig så at begge de master jeg kiggede på tilhørte højresvingbanen. Da jeg kommer over i venstre spor, har jeg fri udsigt til krydset og kan se der holder en bus på tværs. Samme øjeblik kigger jeg op på lysreguleringen, ser der er rødt og hugger bremsen i ... Havde vejrforholdet været normalt ville jeg have bragt bilen til standsning inden jeg kørte ud i krydset ... Airbags aktiverer ikke og dermed må min fart ved sammenstødet have været under 25 km/t."

Ankenævnet for Forsikring

16.

101419

Det fremgår af fotografier taget af entreprenøren for vejarbejdet, at der ca. 100 meter før lyskrydset er skilte på begge sider af vejen, der advarer om vejarbejde forude og nedsættelse af fartgrænse til 50 km/t. Det fremgår, at der længere henne – umiddelbart før vejen udvides med to højre svingbaner – på begge sider af vejen står gule skilte, der advarer om, at vejen for ligeud kørende trafik indsnævrer mod venstre til en enkelt kørebane 50 meter længere fremme. Det fremgår, at man fra klagerens kørebane – umiddelbart før vejen udvides med højre svingbaner – kan se ca. tre lysreguleringer for højre svingende og én lysregulering for ligeud kørende på grund af vejens krumning.

Det fremgår af klagerens fotografier fra færdselsuheldet, at der ligger grødis/sne-sjap på vejbanen. Vejen fremstår oplyst.

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 4.4., at forsikringen ikke dækker skade, der er forvoldt ved grov uagtsomhed

Nævnet bemærker indledningsvist at tingsskade sket ved kørsel over for rødt lys efter nævnets praksis som udgangspunkt anses for at være forvoldt ved grov uagtsomhed. Foreligger der formildende omstændigheder, kan dette dog efter en konkret vurdering føre til, at udgangspunktet fraviges.

Som sagen foreligger oplyst, finder nævnet, at klageren ikke er fremkommet med oplysninger, som giver nævnet grundlag for at statuere, at der foreligger sådanne formildende omstændigheder, at udgangspunktet skal fraviges. Da selskabet har beholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed ved grov uagtsomhed, kan nævnet ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der i god tid før lyskrydset er tydelig skiltning om at sænke farten på grund af vejarbejde, og om at vejen indsnævrer mod venstre længere forude.

Ankenævnet for Forsikring

17.

101419

Klageren har således haft mulighed for at afstemme farten sin fart til forholdene og orientere sig om, hvilken vejbane han skulle lægge sig i for at undgå afspærringen.

Nævnet har også lagt vægt på, at det fremgår af fotografier, at der – uanset højden på afspærringsvognen – som følge af vejens krumning i god tid er udsigt til lyskrydset og i hvert fald nogle af lysamplerne til ligeud kørende trafik.

Nævnet har videre lagt vægt på, at der var mørkt og glat, hvilket burde skærpe klagerens opmærksom yderligere i forhold til at sænke farten tilstrækkeligt til at kunne reagere i tide, når han kørte mod et lyskryds med vejarbejde.

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.



Jens Kruse Mikkelsen
formand