

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 13. november 2024 blev i sag nr. 101592:

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 klageskema af 29/4 2024 har klagerens advokat bl.a. anført:

"Klager havde leaset en [bilmærke og model] gennem [leasingselskab].

Ved kørsel den 21. oktober 2023 forulykkede klager og bilen blev totalskadet.

Uheldet skete på en lang lige vejstrækning. Årsagen til uheldet var, at der uden varsel kom et dyr ind på kørebanen. Klager foretog undvigemanøvre og kom i forbindelse hermed ud i rabatten, hvilket medførte at klager mistede kontrollen over bilen og at bilen blev totalskadet.

Topdanmark har afvist at dække skade med den begrundelse at skaden skete som følge af grov uagtsomhed med begrundelsen '... da der på regnvåd vej blev kørt væsentligt for hurtigt både op til og direkte i forbindelse med uheldet, hvor farten har været i omegnen af 166 km/t. Herved var faren indlysende for føreren.'

Klager har bestridt Topdanmarks afvisning og angivelse af faktiske forhold jf. advokat ... brev af 15. januar 2024. Topdanmarks klageafdeling har fastholdt afvisningen hvorved nærværende klage er nødvendiggjort.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Med klagen ønsker klager at opnå Topdanmarks anerkendelse af at færdselsuheld den 21. oktober 2023 er en forsikringsdækket skade."

Ankenævnet for Forsikring

2.

101592

Selskabet har den 29/5 2024 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Sagen drejer sig om, at klagers leasede bil er blevet totalskadet i forbindelse med, at klager har kørt med for høj fart i forhold til den tilladte hastighedsgrænse på skadestedet. Hertil kommer at kørebanen var våd med dårligt vejgreb til følge.

Klager ønsker dækning for skaden over den tegnede kaskoforsikring for bilen.

Vi har afvist klagers krav, da vi mener, at skaden på bilen er forvoldt på baggrund af klagers grove uagtsomhed.

Fakta om forsikringen

Klager er omfattet af en bilforsikring for den skadede bil, [bilmærke og model], i Topdanmark Forsikring. Forsikringen er tegnet for et leasingselskab og der er således tale om en erhvervsforsikring, hvor klager er sikret på policen. Der er tegnet dækning for kasko- og ansvarsskader, jf. bilag 1 – police.

De gældende vilkår er; Vilkår for motorkøretøjsforsikring 4577-5, jf. bilag 2 - vilkår.

Den gældende selvrisiko for kasko- og ansvarsskader udgjorde på skadetidspunktet 5.000 kr. jf. bilag 1.

Sagsforløbet

Klager anmeldte telefonisk til selskabet den 24. oktober 2023, at han havde været involveret i et solouheld den 21. oktober 2023, hvor bilen var blevet totalskadet.

Uheldet var efter det oplyste sket om eftermiddagen, hvor det netop havde regnet, så kørebanen var våd.

Klager oplyste ved anmeldelsen, at han ikke kunne huske så meget fra uheldet, men at han dog kunne huske, at han havde prøvet at undvige et objekt og herefter var kørt ud i rabatten, hvor han havde forsøgt at rette bilen op, men var efterfølgende kørt ud over autoværnet og ind i noget buskads. Klager havde pådraget sig personskade ved uheldet i form af hjernerystelse, trykket nogle ribben og fået 2 brud på højre underarm.

Grundet omstændigheder ved skadeårsagen blev sagen herefter undersøgt nærmere ved selskabets skadeinspektør, der bl.a. indhentede GPS-data fra bilen, hvor det kunne konkluderes, at klager havde kørt med en hastighed på op til 166 km/t på skadetidspunktet, hvorfor der herefter blev foretaget en nærmere undersøgelse af uheldet ved DanCrash. Vi henviser til DanCrash konklusion i deres erklæring af 6. december 2023 vedlagt som bilag af klagers advokat.

På baggrund af sagens omstændigheder, herunder de registrerede hastigheder fra bilens GPS-data, oplysningerne i politirapporten samt undersøgelsen foretaget af DanCrash, afviste vi at dække kravet over kaskoforsikringen med henvisning til, at klager havde handlet groft uagtsomt ved at have kørt mere end 100% over den tilladte fartgrænse lige før uheldet på den våde vejbane. Henset til disse omstændigheder fandt vi således, at klagers handling havde indebåret en indlysende fare for den skete skade.

Klagers advokat rettede herefter henvendelse til selskabets kundeklageansvarlige, der efter en fornyet gennemgang fastholdt afgørelsen i sagen. Vi henviser til afgørelsen af 22. marts 2024 fra den kundeklageansvarlige i bilag vedlagt af klagers advokat.

Vores syn på sagen

Det er ubestridt i sagen, at bilen har været involveret i et færdselsuheld, hvor den er blevet total-skadet.

Det er alene hovedårsagen til skaden, der er uenighed om.

Som udgangspunkt dækker kaskodækningen enhver skade på bilen, jf. forsikringsvilkårenes pkt. 21, hvor det fremgår, at kaskodækningen omfatter enhver skade på bilen.

Dette udgangspunkt fraviges dog i visse tilfælde, hvis skaden er undtaget for dækning i henhold til forsikringsvilkårenes pkt. 22.

Det er vores vurdering, at årsagen til at klager har mistet kontrollen over bilen, skyldes dennes høje fart/fartovertrædelse i kombination med den våde vejbelægning, hvorfor vi mener, at hændelsen falder ind under undtagelsesbestemmelsen om grov uagtsomhed under vilkårenes pkt. 22.B.1 og Forsikringsaftalelovens § 18 stk. 2.

Det fremgår af forsikringsvilkårenes pkt. 22.B.1, at vi ikke dækker skade på biler, der er forvoldt med grov uagtsomhed af den sikrede.

Forsikringen dækker ikke skade, der er:

'1. Forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed af en eller flere af de sikrede, som er nævnt i pkt. 1.'

Vi har ved vores afgørelse lagt vægt på de forhold, der er nærmere beskrevet i vores afgørelse af 18. december 2023 samt skrivelse af 22. marts 2024, jf. bilag vedlagt af klagers advokat. Vi henviser således hertil, ligesom vi vil uddybe omstændighederne nærmere i det følgende.

Fartovertrædelse

Vi har ved vores afgørelse bl.a. lagt vægt på, at GPS-data fra bilen har registeret en hastighed på 166 km/t umiddelbart før uheldet indtraf. Derudover har GPS'en registret hastigheder på 125 km/t og 134 km/t lige inden den målte hastighed på 166 km/t. Samtidig har klager indledningsvist oplyst, at han havde kørt under 'klipgrænsen' på 104 km/t, men har dog, efter at være blevet foreholdt bilens GPSdata samt DanCrash undersøgelsen, oplyst, at det var muligt, at han havde kørt 120 km/t. DanCrash rapporten konkluderede således, at det var overvejende sandsynligt, at klager på skadetidspunktet for ulykken havde kørt med en hastighed på mellem 165,69-166,41 km/t. Vi bemærker, at der ved undersøgelsen er taget højde for GPS-trackerens nøjagtighed og som det fremgår af rapporten, er hastigheden således ikke dannet alene på baggrund af GPS'en, men er assisteret af et accelerometer i overensstemmelse med, at hastighedens nøjagtighed er opgivet som m/s². Vi henviser til DanCrash rapporten vedlagt som bilag af klagers advokat.

Herudover bemærker vi, at der på strækningen er en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, hvorfor der ifølge den senest registrerede fart er tale om en fartoverskridelse på minimum 100% af den tilladte fartgrænse, ligesom de øvrige fartoverskridelser er på minimum 50%.

Med en kørsel på 166 km/t har klager således kørt mere end 100% af den tilladte hastighedsgrænse på skadestedet, hvilket iht. straffeloven og færdselsloven betegnes som vanvidskørsel.

Grundet den meget høje fart har klager derved mistet herredømmet over bilen, hvorved bilen kørte ca. 50 meter i græsribben hen over et autoværn og fløj 20 meter udover en skrænt. Det fremgår ydermere af politiets observationer fra skadestedet, at der var vådt føre med en sigtbarhed på over 100 meter samt, at der var dagslys på skadetidspunktet. Hjulsporene startede ca. 50 meter syd for det sted, hvor bilen var fløjet ca. 20 meter udover skrænten på [vej] og hen over den underliggende vej. Den sydligste del af Autoværnet på den østlige side af [vej] var blevet beskadiget og flere træer og buske var væltet. Alle airbags i bilen var udløst i forbindelse med uheldet.

Hjulsporene fra bilen viste en lang lige linje med en jævn hældning, og der var således ikke noget, der viste en pludselig undvigemanøvre. Tværtimod indikerede sporafsætningen i græsset en længere afbremsning som følge af, at bilen var skredet i det våde græs.

Klager har med andre ord ikke kørt efter forholdene på det pågældende sted og det er vores vurdering, at hovedårsagen til at klager mistede herredømmet over bilen, skyldtes den høje fart i kombination med den våde vejbane, idet det havde regnet forinden. Henset til den våde vejbane og dermed det dårlige vejgreb mener vi tillige, at klager skulle have udvist ekstra forsigtighed/agtpågivenhed ved kørslen.

I kombination med den høje fart mener vi således også, at der er indlysende fare og stor risiko for, at der kan ske skade når man, lige efter at det har regnet og vejen derfor er våd, sætter sig bag rattet med så høj en fart som målt ved klagers kørsel.

Vi bemærker i samme henseende, at det allerede er umiddelbart i starten af kørslen (dvs. under et minut efter start), at klager var oppe i høj fart, uden således at have afpasset farten efter forholdene. Vi henviser til GPS-data, der fremgår af afgørelse fra klagefunktionen vedlagt som bilag fra klagers advokat.

Vi henviser samtidig til bestemmelserne i Færdselslovens § 3, stk. 1, § 4, stk. 1, § 41, stk. 1, og § 42, stk. 2, hvorefter kørslen skal foregå på en måde, så hensynet til færdselssikkerheden sikres. Da klager ud fra de registrerede GPS-data har kørt med den nævnte hastighed på 166 km/t, og dermed i betydelig grad har oversteget den tilladte hastighedsgrænse på 80 km/t, finder vi, at han ikke har afpasset hastigheden efter forholdene på stedet og på denne baggrund har tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden og herved fremkaldt fare for skade på person eller ting.

Klager blev ligeledes sigtet for overtrædelse af færdselslovens § 118, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, for ikke at udvise tilstrækkelig agtpågivenhed i forbindelse med kørslen/færdselsuheldet.

På den ovennævnte baggrund mener vi derfor, at årsagen til uheldet skyldes den meget høje fart i kombination med det våde føre med dårligt vejgreb til følge, hvorfor vi fastholder, at klager ved sin adfærd har udvist en så indlysende fare for den skete skade, at han har handlet groft uagtsomt. Vi finder samtidig ikke, at der foreligger nogle formildende omstændigheder, der kan be-

grunde en fravigelse af grov uagtsomhed, idet uheldet skete om eftermiddagen, hvor det var lyst og med en sigtbarhed på 100 meter. Vi mener således, at uheldet kunne være undgået, hvis klager havde overholdt hastighedsbegrænsningen for området og i øvrigt afpasset hastigheden efter forholdene med det våde vejgreb.

Ankenævnet har afgjort lignede sager

Vi har tidligere henvist klagers advokat til nævnets praksis i lignende sager, hvor føreren havde kørt med høj fart og hvor kørslen havde indebåret en så indlysende fare for den skete skade, at kørslen ifølge Nævnet blev betragtet som groft uagtsom. Vi har i denne forbindelse henvist til kendelserne 99378, 82578, 63135, 62977, 37329 og 37513 til støtte for vores påstand. I kendelserne fandt Nævnet, at førerens høje fart havde indebåret en så indlysende fare for skade, at kørslen måtte anses for at være groft uagtsom.

Med hensyn til fremlæggelse af DanCrash-rapporten har vi tidligere henvist klagers advokat til kendelsesnr. 99299, hvor Nævnet ikke fandt grundlag for at tilsidesætte rapporten, hvorefter DanCrash lagde til grund, at klageren havde mistet herredømmet grundet kørsel med alt for høj fart.

Vi fastholder vores afgørelse

Ud fra ovenstående er det vores vurdering, at den overvejende årsag til, at klager mistede herredømmet over bilen, skyldtes den høje fart. Vi vurderer således, at der er indlysende fare for, at der kan ske en skade, når man kører med en hastighed på op til 166 km/t det pågældende sted, i stedet for at sænke farten og tilpasse kørslen efter forholdene på den våde kørebane og med den tilladte hastighed. Hertil bemærker vi, at klager blev sigtet for overtrædelse af færdselslovens regler i forbindelse med kørslen.

Vi afventer herefter Nævnets stillingtagen i sagen og henviser samtidig til bilagene vedlagt af klagers advokat, herunder afgørelse af 18.12.2023 fra Topdanmark; afgørelse af 22.3.2024 fra Topdanmarks klagefunktion og rapport af 6.12.2023 fra DanCrash."

Klagerens advokat har i brev af 24/6 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Omstændigheder/optakt i forhold til uheldet var som følger:

Uheldet skete om lørdagen omkring klokken 16, hvor det – bakket op af TopDanmarks egen rapport – ikke havde regnet siden klokken 13 og forinden blot småregnet.

Klager havde været i [land] indtil fredag aften med bus ... – resten af familien var på ferie andetsteds.

Klager havde bestilt mad, som skulle hentes i [by].

Klager har flere biler. Da det er godt vejr tager klager [sagens bil], hvor han kan køre med taget nede

og nyde køreturen på denne måde. Havde det været dårligt vejr havde klager ikke valgt [sagens bil]

som i klagers ejertid stort set ikke har kørt i regn eller meget vådt vejr.

Klager satte ikke windscreen op, da han ikke skulle køre hurtigt. Klager benytter windscreen, når han kører på motorvej med en hastighed på 110-130 km/t. At køre med 166 km/t, som anført af

TopDanmark, ville være en særdeles ubehagelig køreoplevelse uden windscreen.

Faktiske forhold som kan lægges til grund:

Følgende faktiske forhold kan lægges til grund:

- a) Klager var ikke påvirket af alkohol eller andet der nedsatte klagers evne til at føre bil.
- b) Klager havde fokus på at køre bil (og talt f.eks. ikke i mobiltelefon).
- c) Klager er en erfaren bilist uden tidligere uheld.
- d) Ulykken sket på en lige vejstrækning, på en god vej i godt vejr.
- e) Vejens tilstand gav ikke anledning til særlig forsigtig kørsel som følge af f.eks. våd vejbane.
- f) Klagers bil, [bilmærke], er et køretøj med et meget sikkert vejgreb.
- g) Klager har ikke ført bilen med en hastighed som gjorde kørslen groft uagtsom.
- h) Politiet har været involveret i sagen og alene vurderet klagers forhold som egnet til en sigtelse efter færdselslovens § 118, stk. 1, jf. § 3, stk. 1. Klager er pålagt en bøde på kr. 1.000,00. Misdere sanktion kan stort set ikke udmåles. Politiets behandling af sagen underbygger på ingen som helst måde, at klager har kørt 'groft uagtsomt' – tværtimod.
- i) Årsagen til uheldet er, som klager tidligere har forklaret under nærværende sag og til politiet, at der kommer et eller andet (formentlig et dyr) ud fra venstre som klager undviger hvorved klager kommer ud i rabatten og forulykker.

Grov uagtsomhed:

Det forhold at klager forsøger at undvige et objekt er ikke uforsvarlig eller groft uagtsom kørsel. Det er derimod kørsel som må forventes at en god og omhyggelig bilist. At bilen forulykkede som følge af, at vejgrebet mistes ved kontakt med rabatten, er uheldigt, men hvad der sker.

Topdanmarks bevisbyrde:

Det af Topdanmark anførte, herunder Topdanmarks egne undersøgelser og tilkøbt rapport fra Dan-

Crash underbygger og dokumenterer ikke, at klager har kørt på en måde, der i forsikringsmæssig sammenhæng kan betegnes som groft uagtsom. Således kan der hverken lægges til grund at bilen på uheldstidspunktet blev ført med 'meget høj fart' eller, at der var vådt føre med deraf følgende dårligt vejgreb til følge. Topdanmark har bevisbyrden for disse forhold og denne bevisbyrde er ikke løftet i nærværende sag."

Selskabet har i brev af 11/7 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Det er fortsat vores vurdering, at der er indlysende fare for skade, når man kører med dobbelt så høj fart i forhold til det tilladte på den omtalte vejstrækning, hvorfor vi fastholder, at skaden er sket på grund af klagers grove uagtsomhed, jf. vilkårenes pkt. 22.B.1 og Forsikringsaftalelovens § 18 stk. 2. Vi mener heller ikke, at der foreligger formildende omstændigheder i sagen, der kan begrunde en fravigelse af grov uagtsomhed

Vi bemærker, at klagers advokat gør gældende, at det blot havde småregnet op til kl. 13 på skadedatoen og at vejbanens tilstand ikke gav anledning til særlig forsigtig kørsel som følge af f.eks. våd vejbane. Ikke desto mindre har klager ved selskabets telefoniske henvendelse den 30.10.2023 oplyst til selskabets skadeinspektør, jf. bilag 3 side 8, at:

Det var dagen efter uvejret, så vejen havde været fugtig. Det var lige holdt med at regne, så han valgte at køre i [sagens bil], hvor han kunne køre med taget ned. Kørebanelen var drivvåd. Han vidste ikke, om der havde været noget på kørebanelen.

Senere i samtalen, hvor der blev snakket om brugen af mobiltelefon, nævnes det også, at Vejen var regnvåd, jf. bilag 3 side 9.

Af klagers tidligere oplysninger i forbindelse med sagens undersøgelse, fremgår det således, at det havde regnet og at vejen var våd, hvilket også ses understøttet af DMI's vejrarkiv for området, hvor det fremgår, at det havde regnet lidt op til uheldstidspunktet, jf. bilag 3 side 15. Vi kan ligeledes henvise til forsikringsvejret for en adresse beliggende i området/[vej], hvor det også se, at der har været regn i området, se følgende vejrrapport for den 21.10.2023.

...

Derudover henviser klagers advokat til, at klager ikke havde sat windscreen op på bilen, da han ikke skulle køre hurtigt samt at klager benytter windscreen, når han kører på motorvej med en hastighed på 110-130 km/t og at det ville være en særdeles ubehagelig køreoplevelse at køre 166 km/t uden windscreen.

Vi mener ikke, at advokatens påstand omkring klagers manglende brug af windscreen på uheldstidspunktet viser noget om klagers fartvaner og vi henviser i samme forbindelse til vores redegørelse af 29. maj 2024, hvor de faktiske undersøgelser viser, at bilens GPS har målt hastigheder på 166 km/t samt også den foretagne undersøgelse fra DanCrash, hvori der er taget højde for eventuelle unøjagtigheder og hvor det ud fra deres målinger/undersøgelser konkluderes, at bilen med overvejende sandsynlighed har kørt 165,69-166,41 km/t på uheldstidspunktet. Som det også fremgår af undersøgelsen, er der taget højde for GPS-trackerens unøjagtighed, idet GPS'ens hastighed er assisteret af et accelerometer i overensstemmelse med, at hastighedens nøjagtighed er opgivet som m/s².

Klagers advokat gør samtidig gældende, at årsagen til uheldet skyldes, at der kommer noget ud fra venstre (formentlig et dyr) som klager undviger – klager har tidligere oplyst, at han forsøgte at undvige et objekt. Det forhold at klager ikke kan nå at se, om og i givet fald hvilket objekt der er tale om, understøtter efter selskabets opfattelse netop, at han kørte med meget høj fart, idet det ellers må antages, at man ville have set, hvilket objekt der var tale om.

Hertil kommer, at sporene i rabatten ikke indikerer, at der er sket et pludseligt udsving som følge af en undvigemanøvre. Tværtimod viste undersøgelsen, at hjulsporene fra bilen var en lang lige linje med en jævn hældning, ligesom sporafsætningen i græsset indikerede en længere afbremsning som følge af, at bilen var skredet i det våde græs.

Endelig lægger klagers advokat til grund, at politiet har været involveret i sagen og alene vurderet klagers forhold som egnet til en sigtelse efter færdselslovens § 118, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, hvorefter klager har fået pålagt en bøde på 1.000 kr.

Vi bemærker i den forbindelse, at det forhold at klager har fået en bøde - som vi forudsætter han har betalt, har han dermed implicit anerkendt forholdet. Vi mener således, at et bødeforlæg netop viser, at politiet har fundet, at klager ikke har udvist tilstrækkelig agtpågivenhed i forbindelse med kørslen/færdselsuheldet, og at dette er med til at understøtte, at der er tale om en groft

Ankenævnet for Forsikring

8.

101592

uagtsom handling fra klagers side, når man kører med så høj fart som målt på uheldstidspunktet, i stedet for at køre efter forholdene. I samme ombæring indikerer bødeforlægget heller ikke, at der ud fra politiets undersøgelser er tale om en formildende omstændighed i form af et objekt.

Afslutningsvis finder vi ikke anledning til at stille tvivl ved de foretagne undersøgelser i sagen, herunder rapporten fra Dancrash, og bemærker hertil, at der er tale om et anerkendt firma med førende specialister i færdselsuheldsanalyser. Firmaet har mange års erfaring med at rekonstruere, analysere og dokumentere det faktiske hændelsesforløb ved færdselsuheld og benyttes ofte i erstatningssager og straffesager om færdselsuheld for blandt andre forsikringsselskaber, advokater, anklagemyndigheder, Politiet og Forsvaret.

Vi gør i samme forbindelse opmærksom på, at klager/dennes advokat selv har haft mulighed at indhente en sagkyndig rapport, hvis de ville have søgt at modbevise indholdet i den af selskabet fremlagte rapport fra Dancrash. Til sammenligning kan vi bl.a. henvise til tidligere kendelsesnr. 99603, hvor klagerens advokat stillede spørgsmål ved en rapport indhentet af selskabet fra et uvildigt sikringsfirma.

På baggrund af ovenstående samt sagens øvrige omstændigheder er det ud fra de registrerede hastigheder fra bilens GPS-data, oplysningerne i politirapporten samt rapporten fra DanCrash fortsat vores vurdering, at klagers høje fart har indebåret en så indlysende fare for den skete skade, at kørslen må karakteriseres som groft uagtsom, hvorfor vi fastholder vores afgørelse i sagen."

Klagerens advokat har i brev af 26/8 2024 bl.a. anført:

"Ad regn

Det af Topdanmark anførte dokumenterer ikke, at vejen var våd eller at der var særlig anledning til forsigtig kørsel. Topdanmarks 'dokumentation' for våd vejbane er noter i Topdanmarks eget telefonnotat. Noter som på ingen måde er tiltrådt/anerkendt af klager.

Topdanmarks henvisning til 'forsikringsvej' for en adresse i området er ligeledes ingen dokumentation, at vejbanen var våd på uheldstidspunktet.

Den Topdanmark påhvilende bevisbyrde for, at vejbanen var våd eller at der var særlig anledning til forsigtig kørsel, er ikke løftet.

Ad andre faktiske forhold

Topdanmarks fortolkning af data i egne indhentede rapporter bestrides.

Det fastholdes, at Ankenævnets afgørelse bør tage udgangspunkt i de i klagers skrivelse af 24. juni 2024 anførte 'Faktiske forhold som kan lægges til grund'."

Selskabet har i brev af 6/9 2024 bl.a. anført:

"Vi har modtaget klagers advokats seneste skrivelse, hvor han gør gældende, at selskabets henvisning til telefonnotat efter samtalen med klager ikke er anerkendt af klager. Vi gør opmærksom på, at der er tale om en klagers egne oplysninger til skadeinspektøren, hvorefter klager i telefon-

Ankenævnet for Forsikring

9.

101592

samtalen fra den 30.10.2023 beskriver forholdene nærmere for skadeinspektøren, jf. bilag 3 side 8 og 9:

30-10-2023

D.d. kl. 1239 rettede jeg telefonisk henvendelse til brugeren, xxxx, på tlf.nr.

xxxxxxx.

....

Det var dagen efter uvejret, så vejen havde været fugtig. Det var lige holdt med at regne, så han valgte at køre i [sagens bil], hvor han kunne køre med taget ned. Kørebanelen var drivvåd. Han vidste ikke, om der havde været noget på kørebanelen.

....

Vejen var regnvåd.

Vores henvisning til forsikringsvejret (DMI) for en nærtliggende adresse i området viser, at der på skadedatoen var registreret regn i området ved [vej], dvs. i området ved skadestedet. Vi mener derfor fortsat, at det bekræfter klagers oplysninger om, at det havde regnet den pågældende dag og at kørebanelen var våd.

Ligeledes ses det også understøttet af politiets observationer på skadestedet, jf. uddrag af politiets rapport, hvor det fremgår, at der var vådt føre. For god ordens skyld bemærker vi, at politiet kørte ud til gerningsstedet omkring kl. 18:15:

Antal impl. færdselselementer	Ant. dræbte	Ant. tilskadekomne	Ant. uskadte	Påførte genstande i alt	Grundpunkt
2	0	1	0	1	
Afstand fra grundpunkt	Retning fra grundpunkt	Føre	Sigtforhold	Lysforhold	
		Våd	Sigtbart (Sigt over 100 m)	Dagslys	
Vejrforhold	Vejbelysning	Skolevej	Tilladt hastighed	Byzoneområde	
Uoplyst	Uoplyst	Nej	80 km/t	Nej	
Randbebyggelse		Vejudformning			
Ingen eller meget spredt bebyggelse		Vej, Lige			

...

Med henvisning til ovenstående samt vores tidligere skrivelser i sagen, fastholder vi således vores afgørelse og indstiller herefter sagen til afgørelse for Nævnet."

Sekretariatet bad i meddelelse af 2/10 2024 selskabet fremlægge politirapport, hvilket selskabet efterkom den 10/10 2024. Klagers advokat svarede i brev af 15/10 2024 bl.a.:

"Politirapport og billeder underbygger det af klager tidligere anførte, herunder:

1. Kørsel foregik på en lige vej.
2. Sigtbarheden var over 100 m.
3. Der var dagslys.
4. Uheldet fandt sted kl. ca. 16.00. Politiet besigtigede uheldsstedet kl. ca. 17.50. Ca. 2 timer efter uheldet. Det er muligt, at føret var vådt kl. ca. 17.50. Det er imidlertid ikke dokumentation for, at føret var vådt på uheldstidspunktet kl. ca. 16.00. Billeder viser endvidere ikke en særlig våd vejbane eller andre forhold, som bevirkede, at klager skulle udvise særlig agtpågivenhed under kørslen.
5. At klagers kørsel ikke sket på groft uforsvarlig vis underbygges af, at klager alene blev pådømt den mildest mulige bødestraf af politiet.

Ankenævnet for Forsikring

10.

101592

6. Klagers sagsfremstilling af de faktiske forhold, kan derfor lægges til grund for Ankenævnets afgørelse."

Nævnet har fået forelagt bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af udateret skadeinspektør-rapport fremgår bl.a.:

"Bilen formodes at være kørt ad [vej] mod nord / nordøst. (retning fra ... mod ...).

Skadestedet var [vej] og [vej], som via en viadukt førtes under [vej].

[vej] forløb 'næsten' i nordlig / sydlig retning på skadestedet, med en ganske svag højre kurve for færdslen i nordgående retning.

Kørebanen var inddelt i 2 vognbaner, som var adskilt ved hjælp af en vognbanelinje. Der var græs-rabat i begge sider af kørebanen. Græsrabatten blev 'længere inde' til en grøft.

[vej] førtes under [vej] via en viadukt. Omkring [vej]/ [vej] var der opsat autoværn i begge sider. Autoværnet var forhøjet hen over viadukten.

I rabatten øst for kørebanen blev der fundet formodet hjulspor begyndende ca. 22 og 29 meter nord for kantpæl 13/4.

Ca. 50 og 57.7 meter nord for kantpæl 13/4 kom der yderligere spor i rabatten.

Ca. 83 meter nord for kantpæl 13/4 (dvs. ca. 61 meter efter første spor i rabatten) var der et levende hegn, som var blevet påkørt.

Ca. 90 meter nord for kantpæl 13/4 var der en brønd, som var blevet ødelagt.

Ca. 92 meter nord for kantpæl 13/4 begyndte autoværnet på den østlige kørebanelhalvdel (nordgående trafik). Autoværnet havde tydelige skader – mest på den østlige (indvendige) side, idet alle stolperne i jorden før viadukten på [vej] var beskadiget.

På [vej] ca. 125 meter fra kantpæl 13/4 stod der et træ, som var knækket.

På den nordøstlige side af viadukten – ca. 137 meter fra kantpæl 13/4 blev der fundet knust lygteglas, ledningsstump med [bilmærke] logo m.m.

...

Efter endt undersøgelse kontaktede jeg DanCrash v. xxxxx, som blev anmodet om at foretaget opmåling af skadestedet. xxxxx oplyste, at han ville foretage opmåling den 24-10-2023.

25-10-2023

Brugeren, xxxx, anmeldte skaden telefonisk den 25-10-2023

Ankenævnet for Forsikring

11.

101592

25-10-2023-14:06	Notat - <u>ft anm</u>	Status Endelig
Skadebehandler [redacted]	Kategori Orientering	Impliceret
Linje (kravstiller) Auto, Kasko/Friskade [redacted]		
ft kan ikke huske så meget		
men ft husker, at have prøvet at undvige et objekt og så kørt ud i rabatten, hvor ft så har prøvet at rette bilen op og efterfølgende kørt ud over autoværn og ind i noget buskas.		
Muligvis noget med fart så sag sendt videre til [redacted]		
ft ligger pt på hospital		

25-10-2023-14:02	Notat - <u>Får sagen fra [redacted]</u>	Status Endelig
Skadebehandler [redacted]	Kategori Orientering	Impliceret
Linje (kravstiller) Auto, Kasko/Friskade [redacted]		
Jeg ringer til FT for at høre om der var politi på stedet.		
Det ved FT ikke, men opl. at han blev afhørt på hospitalet hvorfor jeg så opl. FT at der ligger en politirapport så. FT fortæller også de tog en blodprøve.		
Da jeg fortæller, at jeg skal have hans samtykke og sender en mail bakker han lidt tilbage. Han siger han ikke havde drukket, men han selv gerne lige vil se politirapporten først? Jeg fortæller, at det er han velkommen til, men at han skal kontakte politiet selv. Det vil han gøre.		
Han spørger om han skal sende den videre til mig? Jeg opl. det skal han ikke og jeg blot sender ham samtykke. Det siger han at jeg bare kan gøre også vil han underskrive den.		

...

30-10-2023

D.d. kl. 1239 rettede jeg telefonisk henvendelse til brugeren, xxxx, på tlf.nr. xxxxxxxx.

...

xxxx mente, at der kom et dyr fra venstre side, som han forsøgt at undvige, hvorefter han kom ud i rabatten. Han kunne herefter ikke huske mere.

...

Han kunne huske, at han kom ud i rabatten, han havde tænkt, at han skulle prøve at dreje stille ind på vejen igen.

Det var dagen efter uvejret, så vejen havde været fugtig. Det var lige holdt med at regne, så han valgte at køre i [sagens bil], hvor han kunne køre med taget ned. Kørebanen var drivvåd. Han vidste ikke, om der havde været noget på kørebanen.

Adspurg om han kunne sige noget om sin hastighed, svarede han, at det kunne han ikke. Han ville dog ikke tro, at han havde kørt voldsomt hurtigt, idet han ikke havde sat windscreen'en op.

Han havde måske kørt lidt for stærkt, men ikke voldsomt stærkt.

...

Adspurgt hvor hurtigt xxxx plejede at køre, svarede han, at han plejede at være opmærksom på klippegrænserne – han ville derfor gætte på, at han havde kørt under 104 km/t. Men han kunne ikke garantere det.

Han havde 2 klip og havde været oppe til en køreprøve for ikke alt for lang tid siden, så han havde rimelig meget respekt for det.

...

Vejen var regnvåd.

...

07-11-2023

Ankenævnet for Forsikring

12.

101592

D.d. kl. 0929 fremsendte jeg en e-mail til [leasingselskab], hvor jeg fulgte op på, om [leasingselskab] havde talt med [firma].

Den 07-11-2023 kl. 1442 modtog jeg en e-mail fra [firma]. E-mailen var stort set identisk med tidligere fremsendt e-mail, idet der dog var vedhæftet et billede med bl.a. dato/tid og hastighed. Der var ingen koordinater på 'billedet'.

...

Det fremgik af det vedlagt skema, at bilen havde en hastighed på 166 km/t den 21-10-2023 kl. 15:24:11. Kl. 15:24:20 var hastigheden 0 km/t, ligesom der ikke var registreret tænding på bilen.

...

I det der ingen koordinater var i ovenstående skema rettede jeg på ny henvendelse til [firma] m.h.p. på at få GPSkoordinaterne.

Den 07-11-2023 kl. 1521 modtog jeg en ny e-mail, hvor der var GPS-koordinater på.

...

Det fremgik af ovenstående, at GPS'en havde registeret en hastighed på 166 km/t den 21-10-2023 kl. 1524 ved koordinat

Ovenstående koordinatet (...) blev indsat i Google Maps, hvor det fremgik, at det omtrent var i det område, hvor der blev fundet spor i rabatten.

Med afstandsmåleren i Google Maps blev afstanden til viaduktens sydøstlige hjørne målt til ca. 95,5 meter.

Jf. mine opmålinger var der ca. 103 meter fra første spor i rabatten til det knækkede træ på [vej].

...

07-12-2023

Den 06-12-2023 kl. 1703 fremsendte DanCrash en erklæring.

DanCrash oplyste, at bilen laveste sandsynlige hastighed ved udkørsel i grøften var beregnet til 124,2 km/t. De oplyste endvidere, at den vurderede friktionskoefficient mest sandsynligt lå over den mindst vurderede (som de havde brugt i deres beregninger), hvorfor den mest sandsynlige hastighed overvejende sandsynligt var højere end de 124,2 km/t.

xxx

Konklusion:

Bilen har kørt væsentlig hurtigere end de tilladte 80 km/t på en regnvåd vej.

Den indbyggede GPS har oplyst en hastighed på ca. 166 km/t som sidste registrerede hastighed før uheldet.

DanCrash beregnet, at bilens mindste hastighed var 124,2 km/t, da bilen kørte i grøften.

Udregningen var foretaget med mindst mulige friktionskoefficient, hvorfor hastigheden højst sandsynligt har været højere.

...

Jf. DMI's vejrarkiv, så havde det småregnet op til uheldet, men der faldt ingen nedbør på uheldstidspunktet. [Firma] har udleveret data fra bilens monterede GPS-system. Sidste koordinat var omtrent på det sted, hvor brugeren formodes at have mistede herredømmet over sin bil. Hastighedsangivelsen var for sidste koordinat oplyst til 166 km/t. DanCrash beregnet, at bilens mind-

ste hastighed var 124,2 km/t, da bilen kørte i grøften. Udregningen var foretaget med mindst mulige friktionskoefficient, hvorfor hastigheden højst sandsynligt har været højere."

Af DanCrash-rapport af 6/12 2023 fremgår bl.a.:

"Opdrag

DanCrash bedes rekonstruere uheldet samt beregne bilens hastighed ved udkørsel i rabatten, samt i erklæringen indsætte fremsendte GPS-data fra [firma].

Sagen

Under kørsel nord ad [vej] kørte bilen ud i rabatten hvor den kolliderede med en betonbrønd, et autoværn samt et træ, og efterfølgende kastet over [vej], hvor den slutteligt kolliderede med en betonmur.

...

Konklusion

Den tilbagelagte strækning i rekonstruktionen er dannet på baggrund af SD-scannet af området, hvor såvel underlagets hældning som niveau er programmeret. Forløbet i rekonstruktionen er dannet på baggrund af uheldsstedsundersøgelsen, og hvad der er fysisk krævet for at bilen kan tilbagelægge den dokumenterede distance.

Da bilens rotation undervejs ikke er dokumenteret i tilstrækkeligt omfang, er der rekonstruerede forløb baseret på bilens deformationer, der stemmer overens med påkørte genstande undervejs samt et minimum af rotation. Enhver rotation bilen måtte have foretaget udover det rekonstruerede, vil resultere i en større hastighed end heri beregnet.

Rekonstruktionens friktionskoefficient vurderes til mellem 0,4 og 0,6, hvor 0,4 er et, for situationen, absolut minimum, og som afspejler et meget vådt og fast underlag samt at der køres på vådt græs. Den mest sandsynlige friktion vurderes at være 0,50.

Bilens lavest sandsynlige hastighed ved udkørsel i grøften er på baggrund af rekonstruktionen beregnet til 124,2 km/t, hvor bilen skrider i overensstemmelse med de afsatte spor i rabatten.

...

Følgende foto er optaget af undertegnede ved en uheldsstedsundersøgelse, hvor sporafsætningen ses fra start udskridning og til bilens slutposition. Det tidligste spor måles til 117 m før slutpositionen, og 22 m efter kantpæl ...

...

I den indledende 22 m af sporafsætningen i rabatten, ses græsset alene lagt ned. Herefter ses græsset delvist afrevet og lå ved undersøgelsen løst i sporet, og de fremtræder tydeligere da jorden under græsset er let blottet, hvilket begge indikerer en afbremsning.

...

Inden kollision med autoværnet ses der tre parallelle spor, hvoraf sporet længst mod højre på fotoet herunder, fører hen til en knust betonbrønd, og en del beskadigede buske.

...

Autoværnets standere frem mod broen er alle deformeret og trukket med i kørselsretningen. Overkanten af pladedelen har en del ridser og afsmitning.

På strækningen fra brønden og frem blev der fundet dele tilhørende sagens bil.

Ved autoværnets videre forløb over broen, ses det monterede rækværk ligeledes påvirket og deformeret. Rækværkets første stolper med betonfodder er lagt ned i kørselsretningen, og separeret fra autoværnet.

...

Rækværket er opbygget med fem vandrette profiljern som faldsikring, hvor to af dem er under autoværnet og tre er over. De to umiddelbart over autoværnet har sluppet sin befæstelse ved enden, og er trukket med frem i kørselsretningen. Den ene profil mangler delvist.

...

På viaduktens modsatte side ses der nyligt afsatte spor på betonvæggen i det markerede område. På foto herunder, taget mod kørselsretningen, ses det deformede rækværk og betonmuren, indeholdende knust glas, samt et friskt knækket træ med en diameter på ca. 20 cm, på.

...

Slutpositionen blev udfundet, jf. fremsendte foto, for enden af betonvæggen, med synlige opbrud i jorden langs væggen ned mod kørebanen på [vej], og det var en tydelig lugt af Benzin. Det er uvist om opbrudsmærkerne er opstået ved bugseringen eller som følger af kollisionen.

...

Foruden foto af uheldsstedet, blev der ved undersøgelsen optaget 3D-scan af uheldsstrækningen med Leica P15 LIDAR scanne samt RTK Drone. Nøjagtigheden af Leicascannet er +/- 3 mm @ 10 m.

...

På scannet ses de indledende skrid mærker i rabatten tydeligt som på foto, og kan optegnes som herunder. Den knuste brønd er markeret med gult

...

Skaden på baghjulet samt ophæng, vurderes at have en EES (energy equivalent Speed) på 10-15 km/t.

...

På undervognen ses der omfattende beskadigelse, hvor bærende elementer er revnet og trukket mod bagenden. Alle skjolde, afdækninger og andre dele er ligeledes ridset og revnet, og trukket mod bagenden. Skaderne er overensstemmende med at bilen er fortsat oven på det deformede autoværn. Pilene herunder viser deformationernes retning.

...

De illustrerede retninger er i overensstemmelse med bilens videre forløb efter kollisionen med betonbrønden.

Ved kontakt mellem autoværn og undervogn er hastighedsnedsættelsen der begrænses af friktionen mellem metal og metal, og resulterer i en afbremsning på ca. 4 m/s².

...

På nærbillede af motorhjelm som vist herunder, ses der afsmitninger efter kontakt med et træ, ligesom at deformationen er uden skarpe kanter eller dybe ridser, og i overensstemmelse med et træs runde og homogene overflade.

...

Deformationen er i overensstemmelse med formen af det nedlagte træ, der blev fundet på uheldsstedet. Det knækkede træ er placeret på den sydlige side af [vej], og er knækket ca. 5 m over underlaget, i overensstemmelse med hvor [sagens bil] slipper underlaget, og bliver kastet mod [vejs] nordlige side.

Det manglende del af træet blev ved undersøgelsen fundet på den nordlige side af viadukten.

...

Deformationen der vurderes opstået ved kollisionen med træet, vurderes til en EES på 20-25 km/t.

Flere steder på bilens overflade er der dybe ridser med kraftig lakafslibning samt nedslibning af metallet til penetration. Slibemærkerne ses på bilens forreste skærme, motorhjelme samt dørenes overside.

...

De dybe ridser er i overensstemmelse med at være opstået ved kollision med betonvæggen på den nordlige side af [vej], hvor der ses nyligt afsatte spor, i overensstemmelse med kontakt med bilen fra en kollision.

...

For at bilen kan ramme muren i den pågældende højde, kræver det at bilen forlader sydsiden af [vej], efter kollision med træet, med en hastighed på ca. 70 km/t, for at den kan kastes den scannede distance på ca. 11 m. efter træet, og efterfølgende fortsætter til slutpositionen.

Rekonstruktion

I et en samlet rekonstruktion vises de forskellige hastigheds ændringer under forløbet fra start udskridning og til slutpositionen. Friktionskoefficienten i græsarealet vurderes erfaringsmæssigt til mellem 0,4 og 0,6, hvilket resulterer i en mulig afbremsning i intervallet 4 m/s² og 6 m/s².

På udklipet herunder ses uheldsstrækningen fra udkørslen i rabatten og til slutpositionen. På udklipet er bilens forløb indsat, vurderet på baggrund af uheldsstedundersøgelsen.

...

Herunder ses samme udklip med friktionskoefficienterne for de opmålte områder.

...

På de følgende udklip herunder ses isolerede rekonstruktioner af kollisionerne med brønden og træet, baseret på den lavest vurderede EES.

Kollision med brønden

...

overstående kollision får bilen en dV (hastighedsændring) på ca. 6 km/t [6,2 km/t] med en hastighed på 102 km/t umiddelbart inden kollisionen, jf. side 15 nederst.

Kollision med træet

...

I kollisionen med træet får bilen ligeledes en dV på ca. 6 km/t [6,2 km/t] med en kollisionshastighed på 76 km/t/jf. side 15 nederst.

...

Under antagelse af at hastigheden umiddelbart efter kollisionen med træet er mindst 70 km/t for efterfølgende at kunne kastes over [vej], vil hastighedsændringerne i de respektive zoner være som vist i udklipet herunder.

...

På baggrund af hastighedsændringerne, kan den indledende mindste hastighed beregnes som følger:

Hastighed efter kollision med træet		= 70 km/t
Hastighed inden træ	dV= mindst 6 km/t	= 76 km/t
Afbremsning ved autoværn	dV = 20 km/t	= 96 km/t
Hastighed inden brønd	dV= mindst 6 km/t	= 102km/t
Afbremsning i rabat	dV= 21-31 km/t	= 123-134 km/t

Indledende kørsel i rabat $dV = 1,2-1 \text{ km/t}$ = 124,2-135 km/t

Den nødvendige hastighed forud for kørsel i rabatten beregnes således til 124,2 km/t.

Den vurderede friktionskoefficienterne under uheldsforløbet, er mest sandsynligt over den mindst vurderede, og den mest sandsynlige hastighed har derfor overvejende sandsynligt været højere.

GPS-tracker

Sagens bil var under uheldet udstyret med GPS-tracker fra [firma], der til DanCrash har oplyst, at GPS-enheden er en 'TELTONIKA - FMB204', som vist herunder.

...

Når enheden benyttes til at måle hastighed, har trackeren ifølge fabrikanten en nøjagtighed på 0,1 m/s² +/-15%, hvilket svarer til en afvigelse på 0,306 km/t - 0,414 km /t.

...

Følgende data, fra det relevante uheldstidspunkt, er fremsendt fra [firma] til Topdanmark.

...

Når overstående koordinatdata indsættes i Google-Earth, er der geografisk overensstemmelse med bilens registreringer og strækningen op til uheldsstedet.

...

Det seneste registrerede punkt jf. GPS' en er indsat på udklippet herunder, og er ca. 8 m efter første spor i rabatten på uheldsstedet, ca. 30 meter efter kantpælen.

...

Når vejens retning omkring sidste punkt måles på et korrekt Nord/Syd orienteret kort, som ud klip herunder, ses den at afvige 23 grader fra nord i overensstemmelse med den 'Bearing' der er oplyst med de fremsendte hastighedsdata.

Når fabrikantens oplyste unøjagtighed indregnes i de registrerede hastigheder, vil hastighederne være som følger:

19km/t	= 18,69 – 19,41 km/t
42 km/t	= 41,69 – 42,41 km/t
72 km/t	= 71,69 – 72,41 km/t
95 km/t	= 94,69 – 95,41 km/t
125 km/t	= 124,69 – 125,41 km/t
134 km/t	= 133,69 – 134,41 km/t
99 km/t	= 98,69 – 99,41 km/t
166 km/t	= 165,59 – 166,41 km/t

GPS-data er generelt et udtryk for en gennemsnitshastighed fra forrige punkt og frem til registrering, da det er en simpel udregning af tilbagelagt afstand over tid. Udtrykket for hastigheden er derfor ikke absolut.

I dette tilfælde er der dog beskrevet fra fabrikantens, at hastigheden ikke er dannet alene på baggrund af GPS, men assisteret af et accelerometer, i overensstemmelse med at hastighedens nøjagtighed er opgivet som m/s².

...

GPS Hastighed

Jf. GPS-trackeren har bilen kørt med en hastighed, inklusive unøjagtighed, på 165,69 - 166,41 km."

Ankenævnet *for* Forsikring

17.

101592

Af politirapport af 21/10 2023 fremgår bl.a.:

"Part 1, [klageren] forklarede kort, at han kom kørende i sin [bil] ad [vej] i nordlig retning. Afhørte var pludselig kørt galt og kunne ikke huske hvordan.

...

Gerningsstedundersøgelsen viste, at der øst for [vej] var hjulspor fra vejen ud i græsrabatten. Hjulsporene startede cirka 50 meter syd for stedet ..."

Af brev af 11/1 2024 fra politiet fremgår bl.a.

"Beskrivelse af forseelsen

Færdselslovens § 118, stk. 1, jf. §3, stk. 1, ved den 21. oktober 2023 ca. kl. 16.00 at have ført personbil ... i nordlig retning ad ... uden at udvise tilstrækkelig agtpågivenhed, idet han kørte ud i græsrabatten og derefter påkørte autoværnet i højre side ad vejen, hvorefter bilen røg ud over kanten og landede i et buskads ved siden af [vej] - alt med materiel skade til følge.

BØDEFORELÆG

1. Bøde 1.000,00 DKK."

Det fremgår af forsikringsbetingelserne:

"21. Hvilke skader er dækket?

1. Forsikringen dækker enhver skade på det forsikrede og tab af dette ved tyveri og røveri, medmindre det er undtaget i punkt 2.2.

...

22. Hvilke skader er ikke dækket?

...

Forsikringen dækker ikke skade, der er:

1. Forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte, at hans leasede bil den 21/10 2023 var blevet totalskadet i et solouheld. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt ved at køre for stærkt. Klageren ønsker erstatning.

Klageren har anført, at han foretog en undvigemanøvre, da der uden varsel kom et dyr ind på kørebanen. Klageren kom ud i græsrabatten, hvor han mistede kontrollen over bilen. Uheldet skete på en lang lige vejstrækning på en god vej i godt vejr. Klageren har anført, at han ikke har ført bilen med en hastighed, som gjorde kørslen groft uagtsomt, og at bilen har et meget sikkert vejgreb. Klageren benyttede ikke windscreen på bilen på skadestidspunktet. Det ville være en ubehagelig køreoplevelse at køre med 166 km/t uden windscreen. Klageren har anført, at han ikke anerkender DanCrash rapporten som dokumentation for sin hastighed.

Selskabet har anført, at klageren mistede kontrollen over bilen på grund af høj fart i kombination med våd vejbelægning. GPS-data fra bilen har registeret en hastighed på 166 km/t, umiddelbart før uheldet indtraf. Da der på strækningen er en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, er der ifølge selskabet tale om vanvidskørsel. Derudover har GPS'en registreret hastigheder på 125 km/t og 134 km/t lige inden den målte hastighed på 166 km/t. Selskabet har anført, at der er indlysende fare og stor risiko for, at der kan ske skade, når vejen er våd, og man kører med så høj en fart som målt ved klagerens kørsel. Selskabet har anført, at hjulsporene ikke viste tegn på en pludselig undvigemanøvre.

Det fremgår af politirapporten, at "[klageren] forklarede kort, at han kom kørende i sin [bil] ad [vej] i nordlig retning. Afhørte var pludselig kørt galt og kunne ikke huske hvordan ... Gerningsstedundersøgelsen viste, at der øst for [vej] var hjulspor fra vejen ud i græsrabatten. Hjulsporene startede cirka 50 meter syd for stedet".

På politiets fotografier ses et langt hjulspor, der over en længere strækning går i en jævn, lige linje fra vejen og mod autoværn 50 meter længere henne. Vejen fremstår våd/fugtig uden vandpytter.

Det fremgår af DanCrash-rapporten, at den indledende mindste hastighed kan "beregnes som følger: Hastighed efter kollision med træet = 70 km/t. Hastighed inden træ dV= mindst 6 km/t. = 76 km/t. Afbremsning ved autoværn dV = 20 km/t = 96 km/t. Hastighed inden brønd dV= mindst 6 km/t = 102km/t. Afbremsning i rabat dV= 21-31 km/t = 123-134 km/t. Indledende kørsel i rabat dV= 1,2-1 km/t = 124,2-135 km/t. Den nødvendige hastighed forud for kørsel i rabatten beregnes således til 124,2 km/t. Den vurderede friktionskoefficienterne under uheldsforløbet, er mest sandsynligt over den mindst vurderede, og den mest sandsynlige hastighed har derfor overvejende sandsynligt været højere ... Sagens bil var under uheldet udstyret med GPS-tracker ... Når enheden benyttes til at måle hastighed, har trackeren ifølge fabrikanten en nøjagtighed på 0,1 m/s² +/-15%, hvilket svarer til en afvigelse på 0,306 km/t-0,414 km /t. ... Når fabrikantens oplyste unøjagtighed indregnes i de registrerede hastigheder, vil hastighederne være som følger ... GPS-trackeren har bilen kørt med en hastighed, inklusive unøjagtighed, på 165,69-166,41 km.".

Det fremgår af undersøgelsesrapporten om telefonsamtale af 30/10 2023, at "[klageren] mente, at der kom et dyr fra venstre side, som han forsøgt at undvige, hvorefter han kom ud i rabatten. Han kunne herefter ikke huske mere ... Det var dagen efter uvejret, så vejen havde været fugtig. Det var lige holdt med at regne, så han valgte at køre i [sagens bil], hvor han kunne køre med taget ned. Kørebanen var drivvåd. Han vidste ikke, om der havde været noget på kørebanen. Adspurgte om han kunne sige noget om sin hastighed, svarede han, at det kunne han ikke.

Han ville dog ikke tro, at han havde kørt voldsomt hurtigt, idet han ikke havde sat windscreen'-en op. Han havde måske kørt lidt for stærkt, men ikke voldsomt stærkt ... Adspurgte hvor hurtigt [klageren] plejede at køre, svarede han, at han plejede at være opmærksom på klippegrænserne – han ville derfor gætte på, at han havde kørt under 104 km/t. Men han kunne ikke garantere det. Han havde 2 klip og havde været oppe til en køreprøve for ikke alt for lang tid siden, så han havde rimelig meget respekt for det ... Vejen var regnvåd".

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 22, at forsikringen ikke dækker skade, der er forvoldt ved grov uagtsomhed.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klagerens kørsel må karakteriseres som grov uagtsom, hvorfor nævnet ikke kan kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren i uheldsøjeblikket har kørt med en hastighed der er langt højere end de tilladte 80 km, og at vejen var våd, hvilket tilsiger, at der skal udvises forsigtighed.

Nævnet har i den forbindelse lagt vægt på, at data fra bilens GPS-tracker angiver, at klageren i uheldsøjeblikket kørte ca. 165 km/t., og at det fremgår af DanCrash-rapporten, at den "nødvendige hastighed forud for kørsel i rabatten beregnes således til 124,2 km/t. ..., og den mest sandsynlige hastighed har derfor overvejende sandsynligt været højere". Selskabet har oplyst, at GPS'en har registreret hastigheder på 125 km/t og 134 km/t lige inden den målte hastighed på 166 km/t.

Nævnet har også lagt vægt på, at hjulsporene i græsrabatten ikke underbygger, at der har været tale om en pludselig undvigemanøvre.

Ankenævnet for Forsikring

21.

101592

Nævnet har videre lagt vægt på, at klageren ikke har oplyst noget til politiet om et dyr, som han forsøgte at undvige. Det fremgår af politirapporten, at "Afhørte var pludselig kørt galt og kunne ikke huske hvordan".

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.



Hans-Jørgen Nymark Beck