

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 8. april 2026 blev i sag nr. 103112:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

LB Forsikring A/S
Amerika Plads 15
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 20/2 2025 samt vedlagte bilag til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen
Se venligst vedhæftede

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

LB Forsikring skal yde fuld dækning både for forhold vedrørende [klagerens] kaskoforhold og for forhold vedrørende [klagerens] ansvarsforsikring.

...

Det er min opfattelse, at LB Forsikring skal yde fuld dækning. 1. LB Forsikrings afgørelse LB Forsikring har den 4. februar 2025 afsagt afgørelse i sagen under skadenr. ... nr. ... hvoraf fremgår, at LB Forsikring

- 1) nægter at dække skaden på [klagerens] bil og
- 2) tager forbehold for regreskrav for udgifter som følge af LB Forsikrings anerkendelse af erstatningspligt over for de skadelidte i sagen.

Det gøres gældende, at LB Forsikring skal yde fuld dækning både for forhold vedrørende [klagerens] kaskoforhold og for forhold vedrørende [klagerens] ansvarsforsikring, idet bemærkes, at LB Forsikring har afvist at dække skaderne på [klagerens] bil og ligeledes har varslet, at skaderne sket på andre biler, flaskecontainere og eventuelt øvrigt materiel med videre vil blive krævet dækket af [klageren] under henvisning til, at LB Forsikring betragter skaden som sket som følge af grov uagtsomhed.

1. Generelt

[klageren] har hos LB Forsikring tegnet henholdsvis kaskoforsikring og ansvarsforsikring for bilen [bil], sort, reg.nr. ...

Skaden skete ved et uheld den 24. maj 2024.

Under en køretur svingede [klageren] ind ad ... på ... kl. 20.45. I denne forbindelse overså han, at [gaden] var ensrettet i den modsatte retning. Imidlertid var det på dette tidspunkt for sent at vende om. Under kørslen på [gaden] mistede bilen vejgrebet. Dette skyldtes de glatte brosten. [klageren] forsøgte at rette op ved at dreje bilen mod højre, men bilen skred ud, hvorefter [klageren] mistede kontrollen over bilen. Dette resulterede i, at [klageren] påkørte en parkeret bil og flaskecontainere, som så ramte ind i to yderligere parkerede biler.

[klageren] er ikke enig i, at han kørte med kraftige og unødvendige styreudslag, og at han kørte med 100 % speederpåvirkning. Han styrede ikke bilen med håndrodden løst på rattet, og biles ESP system var naturligvis ikke slået fra, som anført af LB Forsikring. [klageren] havde sit fulde fokus på at rette bilen op, og gjorde alt hvad han kunne for at lykkes med dette.

LB Forsikring har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at [klageren] har fremkaldt skaden ved grov uagtsomhed.

2. Hastigheden

Det er [klagerens] opfattelse, at bilen mistede vejgrebet i forbindelse med svinget ind ad [gaden]. Dette skete følge af den glatte vej og en hastighed på 35- 40 km/t. I rapporten LB Forsikring har fået udarbejdet af Dancrash fremgår det, at bilen 5 sekunder inden kollisionen kørte 43 km/t. Dette er derfor under de tilladte 50 km/t. Derudover er bremsen blevet aktiveret 3 sekunder inden kollisionen, hvilket må betragtes som væsentligt element til understøttelse af [klagerens] forklaring om, at han forsøgte at få kontrol over bilen og rette op. Det fremgår yderligere af det skema Dancrash har udarbejdet, at [klageren] på intet tidspunkt kørte over 50 km/t.

3. Ansættelsesforhold

[klageren] fastholder, at uheldet og ansættelsesforholdet ikke har nogen sammenhæng, og at han ikke har sagt til LB Forsikring, at han sikkert havde fortsat arbejdet i ... hvis uheldet ikke var sket.

4. Ingen grov uagtsomhed

LB Forsikring anfører, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed. Derfor nægter LB Forsikring at dække skaderne på bilen gennem den kaskoforsikring, som er tegnet, ligesom LB Forsikring tager forbehold for at kræve dækning for skader pådraget andet materiel af [klageren]

Det bemærkes, at det forhold, at der er kørt imod ensretning ingen indflydelse har på skaden. I øvrigt er det ikke groft uagtsomt at overse et trafikskilt i sig selv. Endvidere bemærkes, at [klageren] hele forløbet op til uheldet overholdt hastighedsbegrænsningen på 50 km/t. Det i sig selv understøtter [klageren] forklaring om, at han forsøgte at rette bilen op, og at han har udvist agtpågivenhed. Gennem praksis fremgår det bl.a. i FED 2001.1875 (AK 52.778), at det ikke var groft uagtsomt at miste herredømmet over sin bil ved at falde i søvn bag rettet. Føreren af bilen endte halvvejs ude i midterrabatten og i forsøg på at rette op, endte han meget tæt på rabatten, og måtte derfor styre kontra. Som følge af dette, mistede han herredømmet over bilen. Han endte derfor i

modsatte vognbane, hvor han var til fare for andre bilister. Dette fandt Forsikringsankenævnet ikke var groft uagtsomt. Dette minder meget om den foreliggende sag, hvor [klageren] svingede ind ad [gaden], hvor han blev opmærksom på, at han var for tæt på bilerne placeret i venstre side. Han forsøgte derfor at rette op mod højre for ikke at lave en skade på en anden bil. Han mistede vejgrebet på grund af det glatte føre, hvilket var årsagen til, at han påkørte parkerede biler og flaskecontainere, som så ramte ind i to yderligere parkerede biler.

For at der foreligger grov uagtsomhed skal der foreligge en indlysende fare for skade. Dette er ikke tilfældet i nærværende sag. Der er således ikke tale om et tilfælde, hvor der er tale om en så indlysende fare, at det vil kunne betragtes som en skade der er forårsaget ved grov uagtsomhed.

LB Forsikring har ikke løftet bevisbyrden for, at skaden skete på grund af grov uagtsomhed. LB Forsikring henviser til rapport fra Dan Crash som alene er en simulation. Der findes mange eksempler på, at disse rapporter ikke kan lægges til grund til belysning af det faktiske hændelsesforløb, og [klagerens] forklaring bør derfor tillægges betydning i sagen i væsentligt højere omfang, end LB Forsikring har imødekommet, særligt henset til, at det simulerede forløb ikke kan genkendes, herunder de påståede gentagne speederpåvirkninger.

På baggrund af ovenstående anmoder jeg Ankenævnet for forsikring om at tage sagen under behandling med henblik på, at LB Forsikring tilpligtes at anerkende, at den påkørte skade på bilen og eventuelle regreskrav endeligt skal bæres af forsikringsselskabet."

Selskabet har i brev af 27/10 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"I ovennævnte sag repræsenterer undertegnede LB Forsikring A/S [selskabet], og jeg skal hermed fremkomme med selskabets bemærkninger til den indsendte klage fra ...

Klager har tegnet en bilforsikring hos selskabet, som var i kraft på tidspunktet for den anmeldte skade den 24/5 2024.

Sagens juridiske ramme:

Som bilag A fremlægges de for bilforsikringerne gældende vilkår.

Af afsnit 5, Kasko, punkt 2.h. fremgår, at forsikringen ikke dækker: *'Skader forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed, herunder skader sket under kørsel, hvor føreren var påvirket af alkohol, narkotika eller medicin'*.

Af færdselslovens § 3, stk. 1 fremgår følgende: *'Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Der skal også vises hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen'*

Af færdselslovens § 41 fremgår følgende: *'Et køretøjs hastighed skal til enhver tid være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal herved tage vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand og belæsning samt færdselsforholdene i øvrigt i betragtning. Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Der*

skal kunne standses på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes. Ved nedblænding fra fjernlys (langt lys) til nærlys (kort lys) skal hastigheden før nedblændingen tilpasses de nye sigtforhold. Stk. 2. Kørende skal holde en efter forholdene passende lav hastighed:

- 1) i tættere bebygget område,
- 2) når sigtbarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,
- 3) ved vejkryds og i vejsving,
- 4) foran fodgængerfelt,
- 5) foran bakketop eller på andre steder, hvor oversigten er begrænset,
- 6) ved risiko for blænding,
- 7) ved møde med andet køretøj på smal vej,
- 8) i vådt, glat eller fedtet føre,
- 9) hvor køretøjet nærmer sig bus eller letbanekøretøj, der holder for at optage eller afsætte passagerer,
- 10) hvor køretøjet nærmer sig børn på eller ved vejen,
- 11) hvor køretøjet nærmer sig heste eller kreaturer på vejen,
- 12) hvor der foretages arbejde på vejen, og
- 13) forbi uheldssted på vejen.'

De generelle hastighedsbegrænsninger og de særlige køretøjsbestemte hastighedsgrænser er behandlet i henholdsvis færdselslovens § 42 og § 42.

I note 194 i Karnov er samspillet mellem færdselslovens § 41 på den ene side og § 42 og § 43 på den anden side beskrevet på følgende vis: '*§ 41 er den almindelige regel om hastigheden. De hensyn, der nævnes i § 41, skal iagttages forud for de generelle hastighedsbegrænsninger i § 42 og de særlige køretøjsbestemte hastighedsgrænser i § 43. § 41 kan derfor være overtrådt, selv om der ikke foreligger en overtrædelse af de generelle og køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger, der angiver den højest tilladte hastighed på et givet sted eller med et bestemt køretøj.*'

Sagen vedrører, hvorvidt selskabet har været berettigede til at afvise kaskodækning for klagers bil med henvisning til, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed, jf. vilkårenes afsnit 5, Kasko, punkt 2.h.

Sagens faktiske oplysninger:

Selskabet gør gældende, at det – som ubestridt i sagen – kan lægges til grund ved sagens afgørelse, at klager den 24/5 2024 drejede ind – fra ... – til venstre ad sidegaden [gaden]

Af anmeldelsesrapport fra Politiet (Aktindsigt – Politiet, side 1) fremgår, at [gaden] er en gade i et beboelseskvarter med en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, svarende til byzone.

[gaden] er ensrettet med indkørsel forbudt for motorkøretøjer fra ... Der er endvidere skråparkeering på begge sider af gaden i overensstemmelse med ensretningen.

Ensretningen / 'Indkørsel forbudt' er tydeligt markeret med skiltning, jf. foto nedenfor.
[fotografier]

...

Af anmeldelsesrapport fra Politiet (Aktindsigt – Politiet, side 1) fremgår tillige, at der på skades-tidspunktet var dagslys, ingen nedbør, og der er angivet tørt føre (dvs. vejunderlaget (brosten) var tørre).

Dette stemmer tillige overens med indholdet af de fotos af uheldsstedet (og dermed vejunderla-get (brosten)), som er medtaget i politiets fotorapport (Aktindsigt – Politiet, side 38 – 61).

Til belysning af, hvordan klager har kørt – i forhold til det af klager foretagne venstresving ind ad [gaden] og frem til klager – kort efter venstresvinget – påkørte 3 biler og 4 flaskecontainere – har selskabet fået udarbejdet en erklæring fra DanCrash (sagens bilag B).

Selskabet gør gældende, at denne erklæring må tillægges betydelig bevisværdi i sagen, da erklæ-ringen bygger på tidstro og objektive oplysninger.

Af erklæringens konklusion (bilag B, side 1) fremgår følgende: *'Erklæringens rekonstruktion er ba-seret på udlæste data fra bilens ACM (Airbag Control Module), bilernes slutpositioner samt oplys-ninger om bilens forudgående kørselsretninger.'*

I forhold til udlæst data fra bilens ACM (Airbag Control Module) er der i erklæringen (bilag B, side 3) oplyst følgende: **'Udlæsning af data fra airbagmodul Bilens airbagmodul** registrerer ved kollision, data vedr. bilens hastighed samt betjening. Modulet blev derfor udtaget af værkstedet og fremsendt til DanCrash, der videresendte modulet til 'AWG Akademie' i Kottenheim, Tyskland, der har udtrukket de følgende data. AWG er en uddannende og certificerende virksomhed, med spe-ciale bl.a. i at udtrække data fra airbagmoduler, og er en af Europas førende virksomheder inden for området.'

I forhold til bilernes slutpositioner er disse – som det fremgår af erklæringen (bilag B, side 2-3) – dokumenteret ved fotos fra uheldsstedet taget umiddelbart efter uheldet.

De i erklæringen medtagne fotos af uheldsstedet stemmer fuldstændig overens med de fotos af uheldsstedet, som er medtaget i politiets fotorapport (Aktindsigt – Politiet, side 38 – 61).

I forhold til bilens forudgående kørselsretninger er der – som beskrevet indledningsvist – enighed om, at klager den 24/5 2024 drejede ind – fra ... – til venstre ad sidegaden [gade].

På baggrund af, at den af DanCrash udarbejdede erklæring (sagens bilag B) således bygger på tids-tro objektive oplysninger, gør selskabet gældende, at den af DanCrash udarbejdede rekonstrukti-on af, hvordan klager har kørt, kan lægges til grund ved sagens afgørelse.

Af helt afgørende betydning for tvisten i nærværende sag er den 'Pre-crash data', som er udlæst af bilens ACM (Airbag Control Module) i forhold til perioden '5 sekunder før første kollision i for-løbet'.

Af erklæringen fremgår følgende (bilag B, side 4): *'I forbindelse med hver enkelt registrerede kollision, er et forudgående 5-sekunders loop af betjeningen af speeder, bremses og hastighed ligele-des gemt. Herunder vises loop'et for kollision 1, der vurderes at være mod den parkerede ... 9-5.'* [skærbillede]

Tiden 0.0 er tidspunktet for 1. kollision.

Af dette 'Pre-crash data' kan udledes,

- at bilen kørte 43 km/t 5 sekunder før første kollision (svarende til før klagers påbegyndelse af venstresvinget),
- at bilens bremses var aktiveret frem til 3 sekunder før første kollision (svarende til før og midt i venstresvinget), Dette stemmer overens med, at bilens hastighed i forbindelse med selve venstresvinget var ca. 23 – 27 km/t.,
- at bilens speeder herefter blev voldsomt aktiveret (gående fra meget kraftigt til maksimalt), Det skal i den forbindelse anføres, at klagers bil er af mærket ... med 320 HK.
- at bilens hastighed på ca. 1,5 - 2 sekunder – og således på meget kort afstand - accelererede fra 23 km/t til 49 km/t,
- at bilens bremses ikke var aktiveret efter foretagelsen af venstresvinget,
- at bilens ABS ((Anti-lock Braking System) ikke blev aktiveret i forløbet,
- at bilens EPS (elektronisk servostyring) ikke blev aktiveret i forløbet, før ca. 0,5 sekunder før den første kollision.
- at bilens speeder var aktiveret maksimalt ved den første kollision.

På baggrund af dette 'Pre-crash data' har DanCrash udarbejdet nedenstående rekonstruktion på et oversigtskort over krydset, hvorpå det tillige er markeret med røde pile, på hvilke tidspunkter klager har aktiveret speederen maksimalt:

[skærm billede]

Selskabet gør gældende, at den af DanCrash udarbejdede rekonstruktion stemmer overens med den af politiet udarbejdede skitse over uheldet (Aktindsigt – Politiet, side 61).

Selskabet gør tillige gældende, at den af DanCrash udarbejdede rekonstruktion stemmer overens med de konkrete faktiske skader, som kan konstateres på de i uheldet involverede biler.

Som det fremgår af de fotos af bilerne og flaskecontainerne efter påkørslen, som er medtaget i politiets fotorapport (Aktindsigt – Politiet, side 38 – 61), er der tale om betydelige skader, som kun kan forklares med en voldsom påkørsel, svarende til det i erklæringen fra DanCrash beskrevne forløb af uheldet med en voldsom acceleration umiddelbar efter venstresvinget.

Afslutningsvist gør selskabet gældende, at det – som ubestridt – kan lægges til grund ved sagens afgørelse, at klager - straks efter uheldet - flygtede fra ulykkesstedet, hvilket bl.a. ses af foto medtaget i politiets fotorapport (Aktindsigt – Politiet, side 57).

Selskabets vurdering:

Selskabet gør gældende, at skaden den 24/5 2024 er forvoldt ved grov uagtsomhed, jf. vilkårenes afsnit 5, Kasko, punkt 2.h.

Selskabet skal for det første henvise til, at klager – trods tydelige skiltning om 'indkørsel forbudt' – tog et venstresving ind ad [gaden], og herefter fortsatte mod ensretningen.

Klager har anført, at han overså, at [gaden] var ensrettet i den modsatte retning.

Selskabet gør gældende, at det – henset til den tydelige skiltning – må have formodningen imod sig, at klager kan have overset dette.

Uanset om klager har overset den tydelige skiltning, gør selskabet gældende, at dette viser, at klager ikke har afpasset bilens hastighed efter forholdene på stedet.

Foretagelse af et venstresving ind ad en lille sidegade - som ligger i et beboelseskvarter, og hvor man skal krydse cykelsti og fortov - bør ikke ske med 23-27 km/t, men snarere i gangfart (ca. 5-7 km/t), således at man har tid til at orientere sig og reagere (eksempelvis kunne standse helt), hvis der opstår udfordringer.

Selskabet skal for det andet henvise til klagers voldsomme acceleration umiddelbart efter foretagelsen af venstresvinget, som – henset til, at klager har forklaret, at han straks blev orienteret af en passager i bilen, om at gaden var ensrettet – virker uforståelig og unødvendig.

Selskabet skal i den forbindelse påpege, at accelerationen skete flere gange på den korte strækning (i det korte tidsrum), og at bilens speeder var aktiveret maksimalt ved den første påkørsel.

Henset til passagerens oplysning om, at [gaden] er ensrettet, ville en forventet reaktion fra klager være, at han ville prøve at standse bilen eller sænke farten, herunder lægge an til at vende bilen om, men klager valgte i den pågældende situation at gøre det stik modsatte, nemlig at accelerere hastigheden.

Selskabet gør gældende, at denne voldsomme acceleration må anses for årsag til, at klager mistede herredømmet over bilen, hvilket førte til klagers påkørsel af de 3 parkerede biler og de 4 flaskscontainere.

Selskabet bestrider klagers beskrivelse af uheldet, herunder at årsagen til påkørslen skulle være 'glatte brosten', der fik bilen til at miste vejgrebet.

Denne udlægning af uheldet er både i strid med oplysningerne i politiets anmeldelsesrapport (Aktindsigt – Politiet, side 1) og i strid med indholdet af de fotos af uheldsstedet (og dermed vejunderlaget (brosten)), som er medtaget i politiets fotorapport (Aktindsigt – Politiet, side 38 – 61).

Selskabet bestrider klagers beskrivelse af, at klager – efter foretagelse af venstresvinget – alene forsøgte at rette bilen op.

Klagers beskrivelse stemmer ikke overens med det rå 'Pre-Crash data', som er udtrukket direkte af bilens ACM (Airbag Control Module) - dvs. tidstro og objektive oplysninger - som ligger til grund for den af DanCrash udarbejdede rekonstruktion af uheldet, og som dokumenterer, at klager foretog acceleration flere gange på den korte strækning (i det korte tidsrum), og at bilens speeder var aktiveret maksimalt ved den første påkørsel.

I forlængelse heraf gør selskabet gældende, at FED2001.1875 ikke er sammenlignelig med nærværende sag.

I forhold til klagers bemærkninger om, at den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t ikke har været overtrådt, skal selskabet henvise til færdselslovens § 41 og note 194 i Karnov (gengivet indledningsvist).

Ankenævnet for Forsikring

8.

103112

Selskabet gør gældende, at klager – med klagers kørsel i forbindelse med venstresvinget og den videre kørsel ned ad ... med maksimal acceleration – har udvist grov uagtsomhed, idet der – med klagers kørsel - må siges at være indlysende fare for den indtrufne skade.

På baggrund af ovenstående bemærkninger fastholder selskabet, at klager har udvist grov uagtsomhed, hvorfor afvisningen af skaden med henvisning til vilkårenes afsnit 5, Kasko, punkt 2.h. fastholdes."

Klagerens advokat har i brev af 15/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Den nedlagte påstand og de anførte anbringender fremsat i klageskrift af den 20. februar 2025 fastholdes i sin helhed. Indklagedes procesindlæg med bilag til Ankenævnet for Forsikring af 27. oktober 2025 giver derudover anledning til følgende bemærkninger:

På dagen for uheldet den 24. maj 2024, var der vejarbejde ved begyndelsen af [gaden] Nedenfor indsættes foto fra LB Forsikrings besvarelse af klage af den 4. februar 2025, side 6, hvoraf dette fremgår.

Det gøres gældende, at [klageren] udviste fornøden agtpågivenhed og således var stærkt fokuseret på vejarbejdet og de potentielle arbejdende folk, der måtte være i vejkanten, hvorfor han i den forbindelse overså, at [gaden] var ensrettet i den modsatte retning. Dette bekræfter, at [klageren] ikke handlede groft uagtsomt i forbindelse med sin kørsel mod ensretningen, da han havde fokus på det igangværende vejarbejde, hvilket anses som værende forsvarligt. Det skal i denne sammenhæng understreges, at [klageren] ikke på noget tidspunkt overskred den tilladte fartgrænse på 50 km/t, hvilket endnu blot understreger, at der ikke var tale om grov uagtsomhed. [fotografi]

Det bestrides, at bilen skulle have kørt med maksimal speederpåvirkning med [klagerens] vilje dertil. Det var alene [klagerens] intention at genoprette kontrollen over bilen. Derudover havde [klageren] ingen intentioner om at øge risikoen for et sammenstød men derimod at genvinde kontrollen af bilen i en hektisk situation. Kørslen skal således ikke anses som grov uagtsom, hvilket også bekræftes af, at bremsen blev aktiveret 3 sekunder inden kollisionen.

Endvidere følger det af LB Forsikrings besvarelse af klage af den 4. februar 2025 på side 7, [klageren] foruden sammenstødet ville have overskredet hastighedsgrænsen på de tilladte 50 km/t. Dette bestrides, da [klageren] ikke havde til hensigt at køre mere end den tilladte hastighedsgrænse, hvorfor han ville have sænket farten i det tilfælde, at farten skulle nærme sig en overskridelse af hastighedsgrænsen. Dette bekræftes også af, at [klageren] på intet tidspunkt i hændelsesforløbet kørte mere end den tilladte hastighedsgrænse.

Slutteligt skal jeg opfordre til, at indklagede fremlægger den omtalte aktindsigt fra politiet i brevet til Ankenævnet for Forsikring af 27. oktober 2025."

Selskabet har i brev af 5/1 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Klagers processkrift I af 15/12 2025 giver selskabet anledning til følgende bemærkninger.

Selskabet skal indledningsvist anføre, at den omtalte aktindsigt fra Politiet i selskabets brev af 27/10 2025 til Ankenævnet allerede er uploadet den 9/10 2025 under navnet 'Aktindsigt – Politiet'.

I forhold til klagers bemærkninger om 'vejarbejde ved begyndelsen af [gaden]' skal selskabet for det første anføre, at den opsatte skiltning/afskærmning ikke har hindret udsynet for klager i forhold til skiltning om 'ensrettet i den modsatte retning'. På foto (side 2 i processkrift I) ses, at der alene er tale om lav skiltning/afskærmning i den modsatte side af skiltet om 'ensrettet i den modsatte retning'.

For det andet gør selskabet gældende, at det anførte vejarbejde bekræfter, at klager ikke har afpasset bilens hastighed - og kørsel i øvrigt - efter forholdene på stedet.

Som anført i selskabets brev af 27/10 2025 til Ankenævnet, bør foretagelse af et venstresving ind ad en lille sidegade - som ligger i et beboelseskvarter, og hvor man skal krydse cykelsti og fortov - ikke ske med 23-27 km/t, men snarere i gangfart (ca. 5-7 km/t), således at man har tid til at orientere sig og reagere (eksempelvis kunne standse helt), hvis der opstår udfordringer.

Dette gælder så meget desto mere, når der – i forbindelse med vejarbejde - er opsat skiltning/afskærmning ved den ene side af den sidevej, som klager drejer ind ad.

Selskabet skal – i forhold til den anførte hastighed på 23-27 km/t ved klagers foretagelse af venstresvinget – præcisere, at det af de udlæste data fra bilens ACM (Airbag Control Module) fremgår, at bilens hastighed ikke på noget tidspunkt har været under 23 km/t.

Som anført i selskabets brev 27/10 2025 til Ankenævnet fremgår det tillige af de udlæste data fra bilens ACM (Airbag Control Module), at føreren aktiverede bilens speeder maksimalt umiddelbart efter venstresvinget, og flere gange herefter frem til første kollision, og dette er – efter selskabets opfattelse – af helt afgørende betydning for spørgsmålet om udvist grov uagtsomhed.

Både den anførte hastighed ved selve venstresvinget og den anførte aktivering af bilens speeder er således dokumenteret med objektive data, der er aflæst direkte ud af bilens ACM (Airbag Control Module) og bygger således ikke på et skøn fra DanCrash.

Til belysning af den kraft, som klagers bil har ramt de parkerede biler med, skal selskabet bl.a. henvise til nedenstående rekonstruktion af kørselsforløbet samt fotos af slutplaceringen af den ene af de ramte biler (fra bilag B – erklæring fra DanCrash).

[fotografi]

Klagers gentager i processkrift I, at bilens bremsesystem var aktiveret 3 sekunder forud for kollisionen, og at dette skulle tale mod grov uagtsomhed.

Som anført i selskabets brev af 27/10 2025 til Ankenævnet, er der enighed om, at bilens bremsesystem var aktiveret 3 sekunder før første kollision, hvilket kørselsforløbsmæssigt svarer til 'før og midt i klagers venstresving'. Dette stemmer overens med, at bilens hastighed i forbindelse med selve venstresvinget var ca. 23- 27 km/t.

Aktivering af bremsen 3 sekunder forud for første kollision ændrer således ikke på, at klager for det første har foretaget venstresvinget med for høj fart, og det ændrer heller ikke på, at klager – umiddelbart efter venstresvinget – i de næste sekunder valgte at foretage en voldsom acceleration fra 23 km/t til 49 km/t.

Der er således ikke – som anført af klager – tale om, at kørselsforløbet er udtryk for, at klager forsøgte 'at genoprette kontrollen over bilen', men derimod at det voldsomme kørselsforløb skete på grund af klagers valg om at foretage et venstresving i for høj fart og herefter foretage en voldsom og unødvendig acceleration, hvorved klager mistede herredømmet over bilen.

Klager anfører flere gange i processkrift I, at klager på intet tidspunkt i hændelsesforløbet kørte mere end den tilladte hastighedsgrænse på 50 km/t. Det er selskabet enig i, men dette ændrer ikke på, at klager – med klagers kørsel i forbindelse med venstresvinget og den videre kørsel ned ad [gaden] med voldsom acceleration – har udvist grov uagtsomhed, idet der – med klagers kørsel – må siges at være indlysende fare for den indtrufne skade.

Selskabet fastholder således afvisningen af skaden med henvisning til vilkårenes afsnit 5, Kasko, punkt 2.h.

Selskabet skal – for god ordens skyld – præcisere, at nærværende sag alene omhandler spørgsmålet om klagers ret til dækning på den hos selskabet tegnede kaskoforsikring, idet selskabet har valgt ikke at forfølge det tidligere varslede krav om regres for de udbetalte udgifter på den hos selskabet tegnede ansvarsforsikring. Sagen er herefter – efter selskabets opfattelse – klar til forelæggelse for nævnet."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af politiets anmeldelsesrapport af 26/5 2024 fremgår bl.a.:

"Anmeldelsesdato/klokkeslæt Fredag den 24. maj 2024 kl. 20.50 ... *Uheldets art* Materielskade-uheld, rapport optaget pga. skadens omfang

Kort beskrivelse af uheldet Part 1, personbil, kørte ad [gaden] i nordlig retning mod ensretningen. Part 2, personbil, part 3, varebil og part 4, personbil holdt parkeret på [gaden]. Part 5, 4 flaske containere, stod langs [gaden]. Part 6, facade på bygning, [gaden] ... Part 1 ramte part 2 bag på højre side og forsatte hen og ramte part 3 på fronten. Part 3 blev skubbet ind i part 6. Part 1 ramte herefter part 5 og til sidst part 4 på højre side af fronten. Føreren af part 1 flygtede herefter fra stedet. Fotorapport og skitse vedlagt for at vise det sandsynlige hændelsesforløb

Antal impl. Færdselselementer 6 *Føre Tørt Sigtforhold* (Sigt over 100 m) *Lysforhold* Dagslys *Tørt Sigtbart* (Sigt over 100 m) *Vejrforhold* Ingen nedbør *Tilladt hastighed* 50 km/t *Byzoneområde* Ja *Randbebyggelse* Beboelseskvarter med etageejendomme

...

Under kørende patrulje fredag den 24. maj 2024 ca. kl. 2050 i uniformeret patruljevogn med ... blev vi af ... sendt til [gaden], idet der var anmeldelse om et færdselsuheld med flere biler og hvor føreren og de andre i bilen var flygtet fra stedet til fods.

...

Ved ankomst på stedet kl. 2055 på adressen [gaden]. bemærkede vi, at ambulance og lægebil var fremme. ... rettede henvendelse til personalet, som oplyste, at de havde to personer til behand-

ling, som ifølge dem selv skulle have opholdt sig på bagsædet af det forulykkede køretøj. Patruljen observerede yderligere, at der holdt flere køretøjer på vejen som havde været en del af uheldet. På [gaden] holdt en sort personbil, [klagerens] af mrk. ... Bilen havde fået skader på fronten og højre side af bilen. Begge airbags var gået. På [gaden] holdt en sort personbil [klagerens]. På [gaden] holdt en part 2, af mrk. ... med ... Køretøjet havde fået skader på bagsiden. Køretøjet stod med venstre bagende inde i en butiksfacade på [gaden] i stuen. Vindue fremstod knust. På [gaden] holdt en ... personbil, part, af mrk. ... Køretøjet havde fået skader på bagsiden og højre hjørne. På [gaden] holdt en sort personbil af ... Køretøjet havde skader på højre side og fronten. Omkring Køretøjerne lå der en masse glas og flasker fra nogle containere, som var væltet grundet uheldet.

...

... kontaktede ejeren af [klagerens] køretøj kl. 2244. ... bad ejeren om at komme tilbage på uheldsstedet. Det ville ejeren ikke og nægtede at samarbejde yderligere

...

[klagerens] køretøj holdt placeret i højre side på tværs af de markerede parkeringspladser i nordlig retning. Køretøjet havde store skader på fronten af køretøjet samt store skader på højre side af køretøjet. Begge airbags i køretøjet var gået.

Part 2's køretøj holdt parkeret i højre side af gaden på en parkeringsplads ud for nr. ... Køretøjet havde fået skader i form af at bagkofangeren var revet af.

Part 3's køretøj holdt placeret med fronten i sydlig retning. Køretøjet holdt med bagenden ind i igennem en knust rude i en husmur som er part 6. Køretøjet havde store skader på bagsiden, på højre side af køretøjet og højre front af køretøjet.

Part 4's køretøj holdt parkeret i højre side af gaden på en parkeringsplads ud for nr. ... Køretøjet havde fået skader på fronten og højre side af køretøjet.

Part 5 som er ... Kommunes flaske containere lå placeret omkring part 1, part 3 og part 4. Alle 4 containere var væltet og der var glas og flasker på gaden. De forskellige containere havde alle fået skader omkring.

Part 6 som er andelsforeningen ... Der var skader i form af en knust rude i [gaden]

Vejret var på undersøgelsestidspunktet lyst, og vejbanen var tør.

Sigtbarheden var på undersøgelsestidspunktet over 100 meter. Oversigtsforholdet på [gaden] var god for [klageren]"

Af politiets afhøringsrapport af 24/5 2024 med [vidne 1] fremgår bl.a.:

"[vidne1] forklarede indledningsvist, at hun boede på adressen [gaden], og at hun ikke havde set eller hørt uheldet. [vidne1] befandt sig i sin lejlighed, da hun pludseligt bemærkede et kæmpe stort brag, samt at lejligheden begyndte at ryste. Det virkede meget voldsomt for afhørte. Da [vidne1] efterfølgende kiggede ud af vinduet, havde der rejst sig en kæmpe støvsky ude på gaden. [vidne1] så ikke yderligere relateret til uheldet."

Af politiets afhøringsrapport af 24/5 2024 med [vidne 2] fremgår bl.a.:

"[vidne2] forklarede indledningsvist, at han boede på [gaden] og at han ikke havde set uheldet, men at han havde hørt et højt brag. [vidne2] havde efterfølgende kigget ud af vinduet, hvor han blev opmærksom på 5-6 meget unge personer. [vidne2] vurderede ikke personerne til at være over 18 år. Personerne stod meget kort tid på stedet, hvorefter de ifølge [vidne2] lignede nogle,

Ankenævnet *for* Forsikring

12.

103112

der skulle hurtigt væk, hvorefter alle personerne løb fra stedet i hver sin retning. Adspurgte om alle personerne løb fra stedet, svarede [vidne2] at alle havde løbet væk."

Ankenævnet for Forsikring

13.

103112

Af politiets afhøringsrapport af 24/5 2024 med [vidne 3] fremgår bl.a.:

"[vidne3] forklarede, at han havde været på bådture hele eftermiddagen og havde i den anledning drukket tæt, hvorfor han også blev skønnet beruset under afhøringen. [vidne3] og ... steg ind på bagsædet i den sorte[bilen], hvor de kørte ad ... og svingede venstre ad [gaden]. [vidne3] forklarede at føreren ikke havde kørt hurtigere end ca. 40 km/t og ca. 50 meter nede ad [gaden] havde de påkørt en flaskecontainer og derefter ramt en parkeret bil. [vidne3] forklarede, at det herefter sortnede for hans øjne og kan ikke huske mere, indtil han ser at begge airbags på forsæderne er gået og både føreren og passageren på forsædet har forladt bilen. [vidne3] ser herefter sin ... der står ved siden af bilen. [vidne3] råber flere gange på hjælp fra sin ..., da afhørte troede han selv var kommet slemt til skade under uheldet. [vidne3] steg herefter ud af bilen og så, at føreren og passageren løb fra stedet. [vidne3] blev ved sin ... og ventede på politi og ambulance."

Af politiets afhøringsrapport af 24/5 2024 med [vidne 4] fremgår bl.a.:

"[vidne 4] forklarede, at hun var i sin lejlighed med sin veninde ... da de hørte et højt brag komme nede fra gaden. [vidne 4] og dennes veninde gik over til vinduet. [vidne 4] forklarede at hun så 5 mænd løbe fra stedet. [vidne 4s] veninde tog billeder af mændene som løb."

Af politiets afhøringsrapport af 24/5 2024 med [vidne 5] fremgår bl.a.:

"[vidne 5] forklarede, at hun sad på sin altan, da hun hørte en bil komme i høj hastighed nede fra ... Afhørte kunne ikke komme med et estimat af hastigheden, men oplyste at hun ikke hørte hjulspind og hvinende dæk. [vidne 5] så ikke hvilket retning bilen kom fra, andet end af den kom ude fra ... [vidne 5] forklarede, at hun nåede at tænke 'Det går galt.' [vidne 5] hørte efterfølgende et højt brag, men kunne ikke se selve uheldet fra sin altan."

Af politiets afhøringsrapport af 26/5 2024 med klageren fremgår bl.a.:

"Skadeoplysninger Betydelig materiel skade

...

Afhøringens resultat: Afhørte, [klageren] forklarede indledningsvist, at det var ham, som der havde kørt bilen fredag d. 24. maj 2024 ca. kl. 20.30. Adspurgte, forklarede [klageren], at han forlod uheldsstedet grundet stress, panik og grundet han havde en vigtig aftale. [klageren] ønskede ikke at uddybe dette nærmere. Adspurgte, forklarede [klageren], at han havde 3 kammerater med i køretøjet. Der var tale om ... og ... Afhørte ønskede ikke at uddybe yderligere. Hverken efternavn el. Adspurgte, forklarede afhørte, at han erkendte, at have efterladt køretøjet. Adspurgte, forklarede [klageren], at han ikke havde drukket eller indtaget euforiserende inden færdselsuheldet. Adspurgte, forklarede [klageren], at han ikke var tilset af hverken hospital eller læge. [klageren] havde ingen skræmmer eller skader. [klageren] blev herefter gjort bekendt med, at han formentlig blev sigtet for at have flygtet fra et færdselsuheld samt, at have kørt imod ensretningen. [klageren] erkendte allerede begge forhold. [klageren] havde ikke yderligere."

Af rapport af 26/8 2024 fra DanCrash fremgår bl.a.:

"Opdrag

DanCrash bedes udlæse data fra airbagmodulet, og dokumentere det i bilen registrerede kørselsforløb. DanCrash bedes ligeledes udfærdige en rekonstruktion på baggrund af de udlæste data, så et omtrentligt kørselsforløbet og bilens placering visualiseres. Desuden bedes DanCrash yderligere rekonstruere et forløb hvor [bilens] ens styreudslag slutteligt er drejet til 0 grader i stedet for kraftigt mod højre.

Sagen

Sagens [bil] kører vest ad ... og drejer til venstre mod ensretningen ad [gaden] Efter indkørslen kolliderer bilen med 3 parkerede biler på vejens højre side. Desuden bliver flere flaskecontainere påkørt mellem bil 2 og 3.

...

Konklusion

Erklæringens rekonstruktion er baseret på udlæste data fra bilens ACM (Airbag Control Module), bilernes slutpositioner samt oplysninger om bilens forudgående kørselsretninger.

Der er ikke indregnet en hastighedsændring for kollisionen med glascontainerne på uheldsstedet, da deres oprindelig position og vægt er ukendt, og hastighedsbidraget i øvrigt vurderes at være af ringe omfang.

Erklæringens indhold er baseret alene på det fremsendte samt data fra bilen, og uheldsstedet er ikke undersøgt af DanCrash ApS.

...

Udlæsning af data fra airbagmodul

Bilens airbagmodul registrerer ved kollision, data vedr. bilens hastighed samt betjening. Modulet blev derfor udtaget af værkstedet og fremsendt til DanCrash, der videresendte modulet til 'AWG Akademie' i Kottenheim, Tyskland, der har udtrukket de følgende data. AWG er en uddannende og certificerende virksomhed, med speciale bl.a. i at udtrække data fra airbagmoduler, og er en af Europas førende virksomheder inden for området. I den til DanCrash leverede rapport, fremgår det at bilen har registreret 6 events (hændelse/kollisioner).

System Information	
Description	value
Number of events stored	6
Ignition cycle counter at download	17900

Udklip fra rapport

Ved gennemgang af de gemte events, fremgik det at alle var registreret under samme tændingscyklus og km-stand, og registreret som en sammenkædet 'multi-event'. Den tidligst gemte event er i overensstemmelse med at være kollision 1, da der som status for 'number of event in multi-event' står '1', og modulet har dermed ikke registreret tidligere kollisioner.

Ankenævnet for Forsikring

15.

103112

Driver buckle switch sensor status	belted
Passenger buckle switch sensor status	belted
Airbag warning lamp	off
Number of event in multievent	1
Ignition cycle counter at event	17877
Mileage indicated at event	148611.7
VIN from ECU	W1K2 130531A983509
CRC Length	4

Event 1

Km-standen ved det registrerede event er 148611.7, som kan sammenholdes med en aflæsning af bilens instrumentering. Ved alle registreringerne fremgår det, at et spænde ved førersædet var isat selelåsen.

Ved gennemgang af det fremsendte fotomateriale, vurderes der overensstemmelse mellem de flere påkørte genstande og registrerede multi-kollisioner.

Pre-crash data

I forbindelse med hver enkelt registrerede kollision, er et forudgående 5-sekunders loop af betjeningen af speeder, bremsen og hastighed ligeledes gemt. Herunder vises loop'et for kollision 1, der vurderes at være mod den parkerede ...

Time [s]	Speed [km/h]	Accelerator Pedal [%]	Engine RPM	Steering Input	Service Brake activation	ABS activity	Stability control
-5	43	0	1536	2	on	available	available
-4.5	39	0	1408	-6	on	available	available
-4.0	35	0	1280	-58	on	available	available
-3.5	31	0	1600	-140	on	available	available
-3.0	27	0	1280	-230	on	available	available
-2.5	24	63	1344	-	off	available	available
-2.0	23	100	1600	-182	off	available	available
-1.5	26	91	2048	-132	off	available	available
-1.0	33	100	2944	-112	off	available	available
-0.5	38	84	3136	162	off	available	available
0.0	49	100	4032	92	off	available	active

Udklip fra udlæste data – Tiden 0.0 er kollisionøjeblikket

Af data fremgår det, at bilen 5 sek. inden kollisionen kørte 43 km/t, vist i instrumentet, og at bremsen var aktiveret til 3 sek. inden kollision.

Herefter påvirkes speederen fra meget kraftigt til maksimalt, hvor der accelereres til 49 km/t frem til første kollision.

ABS ses ikke at være aktiv, og ESP' en er kun aktiv 0,5 sek. inden kollisionstidspunktet, hvilket indikerer at bilens hjul har svært ved at følge styreudslaget, samtidig med at bilen accelererer kraftigt.

En positiv værdi for styreudslaget indikerer en udslag mod højre, og en negativ til venstre. I tiden 2,5 sek. inden kollision ses der alene et '-' hvilket betyder at rattet er drejet kraftigere rundt, end der kan vises med de tilgængelige bit i hukommelsen.

Bilen registrerer i første kollision en hastighedsændring på -1 km/t, hvilket er overensstemmende med, at ... bagerst kofanger og bagvedliggende stiver snittes under forbikørslen (Sliding Collision).

Delta V [km/h]		
Time [ms]	Longitudinal	Lateral
0	0	0
10	0	0
20	0	0
30	0	0
40	-1	0
50	0	0
60	0	0
70	0	0
80	0	0
90	0	0



Rekonstruktion

Når det tidligst registrerede data forud for uheldet respekteres, kan kørselsforløb indsættes på et oversigtskort over krydset, og bilen placeres forudgående på ..., med retning mod indkørslen til [gaden]

[skærbillede]

Efterfølgende sker der kollision med ... som roteres ca. 90 grader, og skubbes ind i bygningen bag fortovet. Under rotationen af ... vil den overvejende sandsynligt slå forreste højre hjørne ind i siden på påkørende [bils] højre side, i overensstemmelse med foto af de respektive områder.

[skærbilleder]

Efterfølgende kollideres der med flaskecontainere, og den parkerede [bil] ... bagved, som skubbes til slutposition.

[skærbilleder]

Styreudslag mod højre

I tiden umiddelbart inden kollision med ..., ses styreudslaget at gå fra 112 grader mod venstre, til at være 162 grader til højre og slutteligt 92 grader mod højre.

Når der i rekonstruktionen indsættes et forløb for sagens [bil] hvor styreudslaget går fra 112 grader til venstre og til at køre lige frem, hvor rattet drejes til 0 grader, kolliderer den ikke med de parkerede biler. På næste side er begge scenarier indsat i samme udklip, hvor den ene [bil] er gjort gennemsigtig.

Styreudslaget ses for hvert halve sekund forud for kollisionen samt [bilens] en placering når styreudslaget fastholdes på 0 grader efter opretningen. Der ses ikke at ske kollision med biler på hverken højre eller venstre side af vejen.

[skærbillede]

Herunder er illustreres hvor meget rattet skal drejes for at dreje fra 112 grader mod venstre til 162 grader mod højre.

[skærbillede]

Ankenævnet for Forsikring

17.

103112

Appendiks

I tillæg til denne erklæring er der udfærdiget animationer af det rekonstruerede kørselsforløb, som er fremsendt med erklæringen.

Erklæring udfærdiget af: ... Teknisk specialist / Efterforsker."

Af politiets bødeforlæg af 4/10 2024 til klageren fremgår bl.a.:

"Beskrivelse af forseelsen Færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 4, stk. 1, § 3, stk. 1 og § 9, stk. 1, ved den 24. maj 2024 kl. 20.45 at have ført personbil ... ad [gaden] i ... mod kørselsretningen, selv om det ved færdselstavle er angivet, at vejen er ensrettet og uden at udvise tilstrækkelig agtpågivenhed, idet han i forbindelse med forbikørsel, påkørte flaske containere og 4 personbiler, hvorved den ene blev skubbet ind i en ejendom og med eller uden egen skyld, at have været indblandet i et færdselsuheld og herunder undladt at standse straks, idet han efter påkørslen løb fra stedet.

BØDEFORELÆG

- 1) Bøde og 1 klip i medfør af færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 2 8.000,00 DKK.
- 2) Hvis der er omkostninger, som du skal betale, vil beløbet fremgå af den opgørelse, der er vedlagt."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"5. Kasko

1. Forsikringen dækker disse skader:

Forsikringen dækker skade på den forsikrede bil samt ved tyveri eller røveri

2. Forsikringen dækker ikke:

...

h. Skader forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed, herunder skader sket under kørsel, hvor føreren var påvirket af alkohol, narkotika eller medicin."

Nævnet har fået forelagt fotografier fra politiets fotorapport og Dancrash-rapporten.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 25/5 2024, at han den 24/5 2024 påkørte parkerede biler, da bilen mistede vejgrebet. Selskabet har afvist dækning af skaden på klagerens bil med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt. Klageren ønsker dækning.

Klageren har anført, at han overså skiltning med advarsel om, at gaden var ensrettet, men at det var for sent at vende om. Klageren overså skiltningen, idet han fokuserede på vejarbejde i

begyndelsen af gaden. At han kørte mod ensretningen, har ikke haft indflydelse på skadens indtræden. Klageren har anført, at han mistede kontrollen over bilen pga. glatte brosten, og at han forsøgte at rette bilen op. Klageren er ikke enig, at "han kørte med kraftige og unødvendige styreudslag, og at han kørte med 100 % speederpåvirkning. Han styrede ikke bilen med håndrodden løst på rattet, og biles ESP system var naturligvis ikke slået fra, som anført af [selskabet]. [klageren] havde sit fulde fokus på at rette bilen op, og gjorde alt hvad han kunne for at lykkes med dette". Klageren har anført, at bilens bremse blev aktiveret 3 sekunder inden kollisionen. Klageren har anført, at der findes eksempler fra praksis på, at indholdet i DanCrash-rapport ikke kan lægges til grund til belysning af hændelsesforløbet, og at klagerens forklaring bør tillægges væsentlig betydning. Klageren har oplyst, at skaden skete, mens bilen kørte 35-40 km/t, hvilket er under den tilladte hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Det fremgår af DanCrash-rapporten, at klageren på intet tidspunkt kørte mere end 50 km/t. Klageren har henvist til sag gengivet i FED 2001.1875, hvor føreren mistede herredømmet over sin bil, da han faldt i søvn bag rattet.

Selskabet har anført, at det ved tydelig skiltning fremgår, at der er indkørsel forbudt ved gaden, hvorfor det har formodningen imod sig, at klageren kunne overse skiltningen. Selskabet har anført, at klageren ikke har tilpasset sin kørsel/hastighed efter forholdene, og at klagerens oplysning – om glatte brosten som årsagen til uheldet – er i modstrid med indholdet i politirapporten og fotografier af vejbelægningen. Det fremgår af DanCrash-rapport, at bilen kørte 43 km/t 5 sekunder før kollisionen, at bilens speeder var maksimalt aktiveret ved den første påkørsel, og at bilens hastighed ikke på noget tidspunkt har været under 23 km/t. Selskabet har anført, at klagerens acceleration skete flere gange på den korte strækning/i det korte tidsrum, og at bilen umiddelbart efter svinget ned ad gaden accelererede fra 23 km/t til 49 km/t.

Det fremgår af politiets anmeldelsesrapport af 26/5 2024, at "rapport optaget pga. skadens omfang Kort beskrivelse af uheldet Part 1, personbil, kørte ad [gaden] i nordlig retning mod ensretningen ... Antal impl. Færdselselementer 6 *Føre Tørt Sigtforhold* (Sigt over 100 m) *Lysforhold* Dagslys *Tørt Sigtbart* (Sigt over 100 m) *Vejrforhold* Ingen nedbør ... føreren og de andre i bilen var flygtet fra stedet til fods ... kontaktede ejeren af [klagerens] køretøj kl. 2244. ... bad

ejeren om at komme tilbage på uheldsstedet. Det ville ejeren ikke og nægtede at samarbejde yderligere ... Begge airbags i køretøjet var gået."

Det fremgår af politiets afhøringsrapport af 26/5 2024, at "Adspurgt, forklarede [klageren], at han forlod uheldsstedet grundet stress, panik og grundet han havde en vigtig aftale. [klageren] ønskede ikke at uddybe dette nærmere. Adspurgt, forklarede [klageren], at han havde 3 kammerater med i køretøjet. Der var tale om ... Afhørte ønskede ikke at uddybe yderligere. Hverken efternavn el. Adspurgt, forklarede afhørte, at han erkendte, at have efterladt køretøjet. Adspurgt, forklarede [klageren], at han ikke havde drukket eller indtaget euforiserende inden færdselsuheldet. Adspurgt, forklarede [klageren], at han ikke var tilset af hverken hospital eller læge. [klageren] havde ingen skræmmer eller skader. [Klageren] blev herefter gjort bekendt med, at han formentlig blev sigtet for at have flygtet fra et færdselsuheld samt, at have kørt imod ensretningen. [klageren] erkendte allerede begge forhold."

Det fremgår af politiets bødeforlæg af 4/10 2024, at klageren "førte personbil ... ad [gaden] i ... mod kørselsretningen, selv om det ved færdselstavle er angivet, at vejen er ensrettet og uden at udvise tilstrækkelig agtpågivenhed, idet han i forbindelse med forbikørsel, påkørte flaske containere og 4 personbiler, hvorved den ene blev skubbet ind i en ejendom og med eller uden egen skyld, at have været indblandet i et færdselsuheld og herunder undladt at standse straks, idet han efter påkørslen løb fra stedet. *BØDEFORELÆG* 1. Bøde og 1 klip i medfør af færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 2 8.000,00 DKK."

Det fremgår af rapport af 26/8 2024 fra DanCrash, at "data fra bilens airbagmodul registrerer er foretaget af en af Europas førende virksomheder inden for området, og den viser, at klagerens bilen har registreret 6 events (hændelse/kollisioner) ... Ved gennemgang af De gemte events ... var registreret under samme tændingscyklus og km-stand, og registreret som en sammenkædet 'multi-event'. Den tidligst gemte event er i overensstemmelse med at være kollision 1, da der som status for 'number of event in multievent' står '1', og modulet har dermed ikke registreret tidligere kollisioner ... I fotomateriale vurderes der at være overensstemmelse mellem de flere

påkørte genstande og registrerede multi-kollisioner ... Det fremgår, at bilen 5 sek. inden kollisionen kørte 43 km/t, og at bremsen var aktiveret til 3 sek. inden kollision. Herefter påvirkes speederen fra meget kraftigt til maksimalt, hvor der accelereres til 49 km/t frem til første kollision. ABS ses ikke at være aktiv, og ESP'en er kun aktiv 0,5 sek. inden kollisionstidspunktet, hvilket indikerer at bilens hjul har svært ved at følge styreudslaget, samtidig med at bilen accelererer kraftigt. En positiv værdi for styreudslaget indikerer en udslag mod højre, og en negativ til venstre. I tiden 2,5 sek. inden kollision ses der alene et '-' hvilket betyder at rattet er drejet kraftigere rundt, end der kan vises med de tilgængelige bit i hukommelsen. Bilen registrerer i første kollision en hastighedsændring på -1 km/t, hvilket er overensstemmende med, at ... bagerst kofanger og bagvedliggende stiver snittes under forbikørslen (Sliding Collision). Styreudslag mod højre i tiden umiddelbart inden kollision med ... ses styreudslaget at gå fra 112 grader mod venstre, til at være 162 grader til højre og slutteligt 92 grader mod højre. Når der i rekonstruktionen indsættes et forløb for sagens [bil] hvor styreudslaget går fra 112 grader til venstre og til at køre lige frem, hvor rattet drejes til 0 grader, kolliderer den ikke med de parkerede biler."

Det fremgår af forsikringsbetingelserne, at forsikringen ikke dækker skader forvoldt ved grov uagtsomhed.

Nævnet finder efter en samlet vurdering, at selskabet i fornøden grad har godtgjort, at klagerens har forvoldt forsikringsbegivenheden ved en uagtsomhed, der må betegnes som grov. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at dække skaderne på klagerens bil.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren i tæt bymæssig bebyggelse foretog et venstresving ind ad en sidegade, hvor han kørte mod ensretningen, og hvor han ganske kort efter venstresvinget mistede kontrollen over bilen og med stor kraft påkørte flere parkerede biler og flere flaskecontainere. Klagerens adfærd, herunder den fart/acceleration, som bilen blev ført med, har efter nævnets vurdering indebåret en indlysende fare for, at der kunne ske skade.

Ankenævnet for Forsikring

21.

103112

Nævnet har også lagt vægt på, at det fremgår af rapporten fra DanCrash, at kort før kollisionen "påvirkes speederen fra meget kraftigt til maksimalt, hvor der accelereres til 49 km/t frem til første kollision". Det fremgår af rapporten, at "bilen har registreret 6 ... hændelser/kollisioner". Nævnet bemærker, at klageren påkørte flere parkerede biler og flere containere, og at vidne 1, 2 og 4 har forklaret, at de hørte et højt brag i forbindelse med ulykken.

Nævnet har videre lagt vægt på, at det fremgår af politiets anmeldelsesrapport, at vejbanen var tør, og at der var gode oversigtsforhold. Nævnet har ikke grundlag for at antage, at klageren mistede kontrollen over bilen som følge af glatte brosten.

Nævnet bemærker, at klageren ikke blev på ulykkesstedet, men stak af i løb, og at hans forklaringer til politiet ikke forekommer overbevisende.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Peter Thønnings