

Ankenævnet for Forsikring

Den 19. november 2025 blev i sag nr. 103507:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Forsia Forsikring A/S
Jens Terp-Nielsens Vej 13
6200 Aabenraa

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. Hans advokat har i brev af 1/5 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Påstand:

Indklagede skal anerkende, at Klager har krav på fuld dækning på kaskoforsikringen for totalskade på Klagers bil med tillæg af rente, efter FAL § 24, stk. 2, fra 22. november 2022 og til dækning sker. Indklagede skal tillige afholde Klagers rimelige advokatomkostninger for bistand i sagen frem til Ankenævnsbehandling iht. FAL § 32, stk. 3. Genstanden for Klagers påstand, er Klagers bil af typen [bil] der den 17. juni 2022 blev totalskadet ved soloulykke.

Sagsfremstilling og årsag til klage

Som **bilag 1**, fremlægges Klagers kaskoforsikringspolice gældende fra 23. december 2021 med police nr. ... og med selvrisiko på kr. 3.878,00. Som **bilag 2** fremlægges de til bilforsikringen gældende betingelser ... af 1. december 2020.

Klager købte bilen den 24. december 2021. Slutseddel fremlægges som **bilag 3**.

Den 17. juni 2022 var Klager på vej fra sin bopæl i [by1] til sit arbejde i [by2]. I den forbindelse kørte Klager på ... [vej] ved ... i sydgående retning. Klager kørte med fartpiloten aktiveret med en hastighed på anslået ca. 130 km/t. I det Klager, i et kort moment, betjente bilens skærm, overså Klager vejarbejde i 2. vognbane samt den midlertidige hastighedsbegrænsning som følge af vejarbejde på strækningen, hvorefter Klager forsøgte at afbremse køretøjet men med en anslået hastighed af ca. 120 km/t ramte vejafmærkningsmateriellet og herefter og med en anslået hastighed af ca. 50 km/t ramte autoværnet.

Klagers bil blev som følge af ulykken erklæret totalskadet. Erstatningsopgørelse af 22. juni 2022 fremlægges som **bilag 4**. Taksatorrapport af 23. juni 2022 fremlægges som **bilag 5**.

Som følge af sagen omstændigheder, blev Klager tiltalt efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, § 3, stk. 1 jf. § 4, stk. 1, jf. § 41, stk. 2, nr. 12. [Byretten] kom dog frem til, at Anklagemyndigheden ikke kunne løftet bevisbyrden for, at Klager ved sin kørsel med fartpilot, havde ført køretøjet på en særlig hensynsløs måde eller forsætligt fremkaldt fare for personer eller ting, hvorfor Klager blev frifundet for påstanden om ubetinget fængsel og ubetinget frakendelse af førerretten. Klager blev derimod idømt betinget frakendelse samt en bøde på kr. 2500,00. Udskrift af retsbogen af 17. maj 2023 fremlægges som **bilag 6**. Dommen blev efterfølgende påanket af anklagemyndigheden og stadfæstet af [landsretten] den 5. august 2023. Udskrift af retsbogen fremlægges som **bilag 7**.

Ad. Klagers anmeldelse og Indklagedes behandling af sagen

Klager anmeldte skaden den 17. juni 2022 til Indklagede jf. **bilag 8**. Indklagede afgjorde sagen den 1. november 2022 og afviste Klagers dækningsberettigelse på kaskoforsikringen og henviste til Klagers egen skyld i frembringelsen af forsikringsbegivenheden. Indklagede lagde til grund herfor, at Klager havde udvist grov uagtsomhed og henviste til forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2. Indklagedes afgørelse fremlægges som **bilag 9**.

Den 22. november 2022 jf. **bilag 10**, oplyste Indklagede, at Klagers bil var vurderet totalskadet hvorefter Indklagede havde solgt resterne. Ved samme lejlighed oplyste Indklagede, at resterne af bilen var blevet solgt til kr. ... som blev afregnet til panthaver. Der var på ... Den 16. december 2022 påklagede Klager afgørelsen til Indklagede jf. **bilag 11**. Den 17. januar 2023 fastholdt Indklagede sin afgørelse. Sagen blev herefter overdraget til [advokat] der den 12. september 2024 og med afsæt i aktindsigt fra ... politi, fremsendte anmodning (jf. **bilag 12**) til Indklagede om at genoptage sagen på baggrund af nye oplysninger. Den 3. oktober 2024 genoptog Indklagede sagen og afgjorde sagen endeligt, den 27. marts 2025 hvor Indklagede, på trods af nye oplysninger i sagen, fastholdt sin tidligere afgørelse. Indklagedes afgørelse af klage efter genoptagelse fremlægges som **bilag 13**.

Med afsæt i ovenstående sagsfremstilling anses nærværende klage for nødvendiggjort.

ANBRINGENDER

Det gøres overordnet gældende, at Indklagede skal anerkende Klagers fulde dækningsberettigelse på sin kaskoforsikring, idet Klager har dokumenteret/sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettiget skade som følge af Klagers uheld den 17. juni 2022. Det gøres i den forbindelse særligt gældende, at Klager har løftet bevisbyrden herfor, hvorfor Indklagede er forpligtet at erstatte totalskade på Klagers bil, medmindre Indklagede har løftet bevisbyrden for, at der tale om en skade som er undtaget forsikringsdækning. Indklagede har ikke løftet denne bevisbyrde.

Ad. Grov uagtsomhed

Indklagede gør i sin afgørelse gældende, at der ikke er tale om en dækningsberettiget skade idet Indklagede påstår, at Klager har udvist grov uagtsomhed i forbindelse med uheldet iht. forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 1. pkt.

Dette bestrides, ligesom det bestrides, at indklagede har ført det fornødne bevis herfor.

Det altovervejende udgangspunkt er, at erstatning skal ydes under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt. Derfor vil der i mere graverende tilfælde ikke skulle ydes erstatning hvorimod der i mindre graverende tilfælde skal ydes fuld erstatning. Det fremgår af forsikringsbetin-

gelserne, at Klager ved tegning af kaskoforsikring på sin bil, er dækket ved enhver skade på bilen. Udgangspunktet er derfor at en forsikringstager må kunne forvente dækning for totalskade på sin bil, medmindre skaden er opstået som følge af de undtagelser der fremgår af forsikringsbetingelsernes pkt. 18.3.

Jeg skal særligt bemærke, at skaden er opstået som følge af et øjeblikks uopmærksomhed og dermed ikke som følge af grov uagtsomhed efter FAL § 18, stk. 2 hvor handlingen i sig selv skal have indebåret en indlysende fare for den indtrådte skade. Det bemærkes, at både byretten og Landsretten har behandlet sagen om særlig hensynsløs kørsel (vanvidskørsel) og begge kom frem til, at Klager ikke har ført sin bil på en *særlig hensynsløs måde* med fare for personer eller ting. Dog kom begge instanser frem til, at Klager førte bilen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Klager modtog herfor, en bøde på kr. 2500,00 og en betinget frakendelse af førerretten i tre år. Det er Klagers opfattelse, at Indklagedes afgørelse udelukkende beror på, at det må have været indlysende, at Klagers adfærd kunne medføre skade på bilen. Dette bestrides.

Klager har anført, at han i et øjeblikks uopmærksomhed og med adaptiv fartpilot aktiveret, ikke var opmærksom på de ændrede forhold, hvorved al trafik på strækningen ledtes ind i vognbane 1 hvorefter Klager i vognbane 2 forulykkede. Klager kan tilslutte sig at have betjent midterkonsollen (skærmen) i køretøjet, men bestrider fortsat, at skulle have haft gjort dette i mere end 12-13 sekunder over en strækning, hvor klager skiftevis kiggede på konsollen og på vejen. Det er i dette korte interval, at Klagers køretøj ramte vejafmærkningsmateriellet, hvorefter køretøjet ramte autoværnet. Der har således været tale om et hændelsesforløb som i værste fald kan karakteriseres som ikke-agtpågivende, uforsigtigt og muligvis simpelt uagtsomt.

Indklagede har endvidere forladt sig på et udklip fra [bil] manual vedr. '*autostyringsfunktionen*', hvorfor Indklagede har gjort gældende, at afgørelsen bl.a beror på, at Klager ikke havde begge hænder på rattet da ulykken indtraf. Dette bestrides. Det er alene Indklagedes opfattelse at Klager ikke havde begge hænder på rattet.

Det er omvendt Klagers opfattelse, at dette anbringende beror på en vildfarelse, da der *ikke* er tale om, at Klager har anvendt *autostyringsfunktionen* men udelukkende *adaptiv fartpilot* som væsentligt adskiller sig, både i funktionalitet og af hensyn til hvilke vilkår der gør sig gældende for anvendelse, fra *autostyringsfunktionen*. Uanset at Klager havde begge hænder på rattet ift ulykken, anføres det *ikke* i manualen til [bil] adaptiv fartpilot, at det er et krav at føreren af bilen har begge hænder på rattet som ellers gjort gældende af Indklagede og som havde været retvisende såfremt der var tale om *autostyringsfunktionen*.

Indklagedes anbringende herom skal derfor bestrides som ukorrekt. Som støtte for Klagers anbringende herom, fremlægges **bilag 14** der viser manualen for [bil], hvor der særligt skal henvises til side 105-109, hvor forskellen på advarslerne for hhv. autopilot og autostyring fremgår. Af advarsel for autopilot (side 108) fremgår:

'Advarsel

Adaptiv fartpilot er kun beregnet som en komfortfunktion - det er ikke et system til advarsel om eller afværgelse af kollisioner. Det er dit ansvar at være opmærksom, køre sikkert og til enhver tid bevare kontrollen over køretøjet. Stol ikke udelukkende på, at Adaptiv fartpilot kan bremse [bil] tilstrækkeligt. Hold altid øje med vejen forude, og vær hele tiden klar til at gribe ind. I modsat fald kan det medføre alvorlige personskader eller dødsfald. For yderligere oplysninger henvises til begrænsninger og advarsler'

Ankenævnet *for* Forsikring

4.

103507

Af advarsel for autostyring (side 109) fremgår:

'Advarsel Autostyring er en hjælpefunktion, der kræver, at du holder begge hænder på rattet. Hold altid hænderne på rat, vær opmærksom på vejforhold og omgivende trafik, og vær altid parat til at reagere øjeblikkeligt. Manglende overholdelse af disse anvisninger kan medføre beskadigelse af ejendele samt personskade eller dødsfald. Det er dit ansvar at sætte dig ind i begrænsningerne ved Autostyring og de situationer, hvor det muligvis ikke fungerer som forventet. For yderligere oplysninger henvises til Begrænsninger og advarsler på side 128.'

Hertil skal bemærkes, at Klager i forbindelse med ulykken stemte i rattet med begge hænder og i stedet for at forsøge at trække køretøjet ind i 1. vejbane og dermed muligvis forsage skade på andre bilister, i stedet fortsatte ligeud igennem vejafmærkningsmateriellet.

Det skal supplerende bemærkes, at da Klager aktiverede fartpiloten, var hastighedsbegrænsningen 130 km/t, hvilket ændrede sig til 110 km/t og herefter 80 km/t på grund af vejarbejde. Der har derfor været tale om, at Klager ikke umiddelbart har forudset en så indlysende fare for skadesforvoldelse, at adfærden kan kvalificeres som værende groft uagtsom uanfægtet, at Klager har kørt på strækningen tidligere på vej til og fra arbejde.

Nævnet har tidligere forhold sig til uagtsomhedsvurderingen bl.a. i **AK 95.224, AK 79.275, AK 100814**. Fælles for nævnspraksis hvor selskabet har opnået medhold er, at den klagende part enten har afgivet urigtige oplysninger, er flygtet fra ulykkesstedet eller i øvrigt har udvist en adfærd der kvalificerede grov uagtsomhed eksempelvis at køre over for rødt, forsage personskade eller ved en væsentlig overskridelse af hastighedsbegrænsningen ved kapkørsel.

I nærværende sag, er der tale om, at Klager i et øjebliks uopmærksomhed forulykkede, men blev på ulykkesstedet og igennem hele processen loyalt har afgivet oplysninger til Indklagede for dennes behandling af sagen. Endvidere er der intet i Klagers adfærd der på en culpa-målestok skulle kvalificere Klagers adfærd tættere på forsætlig skade end på simpel uagtsomhed. Slutteligt gøres gældende, at Indklagede ikke har løftet bevisbyrden for, at Klager nærmere forsætligt end ved simpel uagtsomhed forulykkede med sin bil.

Ad. Rimelige advokatudgifter (FAL § 32)

Klager skal endvidere gøre gældende, at sagen har haft en sådan karakter, at udgifter til advokatbistand i sagen er rimeligt og forventeligt henset til det lange sagsforløb inden indgivelse til ankenævnet for forsikring, hvorfor disse ud fra en rimelighedsbetragtning, bør afholdes af Indklagede ihht. FAL § 32, stk. 3, 1 pkt.

Ad. Rentepåstanden (FAL § 24)

Det gøres gældende at Indklagedes renteforpligtelse skal opgøres ihht. FAL § 24, stk. 2. 14 dage før Indklagede var i stand til at indhente de for sagen nødvendige oplysninger til at træffe en afgørelse. Faktum er, at Indklagede 14 dage før den 22. november 2022 var i stand til at indhente alle de for sagen nødvendige oplysninger for bedømmelse af denne sag allerede på dette tidspunkt. "

Selskabet har i brev af 2/7 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"PÅSTAND

Klageren gives ikke medhold, dvs. det fastholdes, at skaden på bilen med reg. nr. ... ikke er dækket på bilens kaskoforsikring, idet skaden er forvoldt af Klageren ved grov uagtsomhed.

SUPPLERENDE SAGSFREMSTILLING

Det er i sagen ubestridt, at Klageren den 17. juni 2022 forulykkede i et solouheld, da han mistede herredømmet over bilen med reg. nr. ... og at bilen som følge af uheldet blev erklæret totalskadet.

Twisten i sagen er om hvorvidt Klageren har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed eller ej.

Klageren har fremlagt forsikringsbetingelserne fra Forsia Forsikring som bilag 2. Selskabet skal for god ordens skyld bemærke, at Forsia Forsikring A/S på skadetidspunktet den 17. juni 2022 ikke eksisterede som forsikringsselskab og Selskabet fremlægger derfor forsikringsbetingelserne ... fra det tidligere Sønderjysk Forsikring G/S (**bilag A**).

ANBRINGENDER

Ad grov uagtsomhed

Klageren anfører i sin klage, at Klageren kørte med adaptiv fartpilot med en anslået hastighed på ca. 130 km/t og et kort øjeblik betjente bilens skærm og derfor overså både vejarbejde og hastighedsbegrænsning på grund af vejarbejde. Selskabet skal hertil bemærke, at det er Selskabets vurdering, at Klageren ikke kun betjente bilens skærm i et kort øjeblik. Det fremgår bl.a. af landsrettens begrundelse i straffesagen mod Klageren, at landsretten lagde til grund, at Klageren havde betjent sin bils skærm i en periode på omkring 30 sekunder og en gang imellem havde kigget op.

Klageren anfører, at Selskabet ikke har løftet bevisbyrden for, at Klageren har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed og at erstatning for skade forvoldt ved grov uagtsomhed i øvrigt skal ydes under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt, jf. forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 1. pkt. Selskabet skal hertil bemærke, at forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 1. pkt. kan fraviges i forsikringsbetingelserne, hvilket Selskabet har valgt at gøre, således at Selskabet er helt fri for ansvar, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved grov uagtsomhed. Det fremgår af forsikringsbetingelserne ... at kaskoforsikringen ikke dækker skader, som er forvoldt ved grov uagtsomhed.

Grov uagtsomhed foreligger, når der er indlysende risiko for, at den udviste adfærd vil medføre skade på bilen. Vurderingen beror på en samlet vurdering af de konkrete omstændigheder i sagen.

Klageren anfører, at han i straffesagen blev frikendt for at have ført køretøjet på særlig hensynsløs måde eller ved sin færden, forsætligt at have fremkaldt fare for personer eller ting samt at han også blev frifundet for den nedlagte påstand om ubetinget frakendelse af førerretten. Selskabet skal hertil bemærke, at Klageren på grund af sin adfærd blev idømt en bøde på 2.500 kr. samt betinget frakendelse af førerretten i 3 år.

Selskabet gør derudover gældende, at den strafferetlige bevisvurdering ofte er strengere end den civilretlige vurdering, dvs. at en strafferetlig frifindelse ikke nødvendigvis udelukker en forsikringsretlig vurdering af grov uagtsomhed. At man ikke er blevet straffet for hensynsløs kørsel efter færdselsloven, er ikke ensbetydende med, at man ikke har handlet groft uagtsom i forsikringsretlig henseende.

Landsretten fandt det bevist, at Klageren, da han påkørte afspærringen ved indsnævringen af motorvejen, førte bilen med omkring 120 km/t selvom den tilladte hastighed var 80 km/t.

Klageren anfører, at han ikke anvendte bilens autostyringsfunktion, men derimod bilens adaptive fartkontrol. Selskabet skal hertil bemærke, at uanset om Klageren har anvendt autostyrefunktionen eller den adaptiv fartpilot, ændrer det ikke på det faktum, at Klageren forud for uheldet ikke udviste den påkrævede opmærksomhed, hvilket underbygges af, at Klageren jo på grund af denne manglende udviste påpasselighed forulykkede i bilen. Der er ingen andre faktorer end Klagerens egen adfærd, som er skyld i det skete uheld. Selskabet skal endvidere bemærke, at det fremgår af manualen for [bil] side 104 (bilag 14), at adaptiv fartpilot bevarer hastighed og følgeafstand til et forankørende køretøj, hvis der er et. Autostyring bevarer hastighed og afstand til forankørende køretøj og holder bilen i dens vognbane. Dette betyder, at man under kørsel får mindre hjælp af bilens system, hvis man anvender adaptiv fartpilot i stedet for autostyring. Selskabet skal derfor gøre gældende, at det forhold, at Klageren har anvendt en autopilotfunktion i form af adaptiv fartpilot frem for autostyring, må stille endnu større krav til Klageren udviste opmærksomhed under kørsel, som fører af bilen, idet der er færre hjælpefunktioner til rådighed, når der anvendes adaptiv fartpilot frem for autostyring.

Som anført af Klageren, fremgår det endvidere af manualen, side 108, at det er førerens ansvar at være opmærksom, køre sikkert og til enhver tid bevare kontrollen over køretøjet. Føreren kan ikke udelukkende stole på, at adaptiv fartkontrol kan bremse bilen tilstrækkeligt. Føreren skal altid holde øje med vejen forude og hele tiden være klar til at gribe ind.

Selskabet gør derfor gældende, at Klageren har tilsidesat bilfabrikantens instruktioner omkring anvendelse af adaptiv fartpilot, idet Klageren ikke har været opmærksom, ikke altid har holdt øje med vejen forude og ikke har været klar til at gribe ind, idet ulykken ellers ikke ville være sket.

Det anføres af Klageren, at hændelsesforløbet i værste fald kan karakteriseres som ikke-agtpågivende, uforsigtigt og muligvis simpelt uagtsomt. Selskabet bemærker i den forbindelse, at landsretten i deres begrundelse i straffesagen mod Klageren anførte, at Klageren under hensyn til den uopmærksomhed, som tiltalte udviste over en længere strækning, havde ført bilen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Klageren gør derudover gældende, at han blev på ulykkesstedet efter uheldet og at Klageren loyalt har givet oplysninger til Selskabet og at dette også har betydning for bedømmelse af Klagerens adfærd efter en culpamålestok. Selskabet skal bestride, at det indgår i uagtsomhedsvurdering af klagerens forvoldelse af forsikringsbegivenheden, hvordan Klageren optræder efter at forsikringsbegivenheden er indtrådt. Selskabet skal dog bemærke, at det må forekomme indlysende, at man, når man som Klageren forårsager et færdselsuheld med sin bil på motorvejen under de konkrete omstændigheder, som det er sket, ikke forlader ulykkesstedet før politiet har været og sikret gerningsstedet og har afhørt Klageren. Derudover skal Selskabet bemærke, at det også må forventes, at en forsikringstager medvirker til oplysning af sagen for Selskabets bedømmelse af forsikringsbegivenheden, hvilket også følger af forsikringsaftalelovens § 22, stk. 1.

Det fremgår endvidere af interview (**bilag B**) af Klageren foretaget af Selskabets eksterne konsulent, at Klageren oplyste, at han kørte strækningen hver morgen og derfor godt var klar over, at der var vejarbejde på den pågældende strækning. Selskabet gør derfor gældende, at Klagerne netop derfor burde have udvist mere agtpågivenhed på strækningen i stedet for at forlade sig på

bilens adaptive partpilot og øvrige hjælpemidler. Klageren oplyste i samme interview, at bilen kan køre selv og at der sagtens kan være gået op til 30 sekunder, hvor han betjente bilens skærm.

På baggrund af de foreliggende oplysninger i sagen fastholdes det derfor, at skaden på [bil], ikke er dækket på kaskoforsikringen, idet Klageren ikke har udvist den fornødne agtpågivenhed i den konkrete situation ved at føre en bil i overhalingsspolet på en motorvej med en fastsat fart på 135 km/t via den adaptive fartpilot og samtidig betjene bilens display i omkring 30 sekunder, hvilket medførte, at han overså flere advarselsskilte med angivelse af fartbegrænsninger på grund af vej-arbejde og derfor påkørte en vejafspærring med 120 km/t på en strækning hvor den tilladte hastighed var 80 km/t og derfor ved sin adfærd har udvist en så indlysende fare for den skete skade, at han har handlet groft uagtsomt.

Ad advokatomkostninger

Klageren gør gældende, at Selskabet er forpligtet til at dække udgifter til advokatbistand i sagen efter FAL § 32, stk. 3, 1. pkt., specielt henset til det lange sagsforløb inden indgivelse af klage til Ankenævnet for Forsikring.

Selskabet skal i den forbindelse gøre gældende, at forsikringsselskaber som udgangspunkt ikke er forpligtet til at dække forsikringstagerens advokatomkostninger i forbindelse med repræsentation i en sag ved Ankenævnet for Forsikring. Dette følger af forsikringsaftaleloven § 32, stk. 3 og praksis, der understreger, at hver part som udgangspunkt bærer egne omkostninger i sådanne sager.

I nærværende sag har advokatens arbejde indtil indgivelse af klage for Ankenævnet for Forsikring, ikke bidraget til et bedre resultat for Klageren, idet Selskabet har fastholdt sin afgørelse hele vejen igennem. Selskabet gør i øvrigt gældende, at der i sagen ikke foreligger særlige omstændigheder, som kan begrunde dækning af advokatomkostninger. Det forhold, at Selskabet har afventet akter fra politiet og at der har verseret en straffesag, som har medført at Klageren har anmodet om genoptagelse af sagen efter domfældelse, kan ikke lægges Selskabet til last. Derudover er Selskabet første gang blevet kontaktet af Klagerens advokat i forbindelse med forsikringssagen den 12. september 2024, dvs. mere end 2 år efter skadedatoen. Klageren kan således ikke gives medhold i sin klage."

Klagerens advokat har i kommentar af 15/8 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Klager har noteret sig, at Indklagede henviser til Klagers udtalelser fra et enkelt telefoninterview. Det Indklagede belejligt udelader er, at der mellem Klager og Indklagede har været mere en ti samtaler, hvor Klager har forklaret hændelsen. Indklagede opfordres med Klagers samtykke, hermed til at fremlægge alle båndede telefoninterview for nævnet. Herudover skal Klager skal gøre gældende, at ulykkesstrækningen udgør ca. 1000 m ud af en samlet tur på 138 km. Hvilket understøtter at der har været tale om et øjebliks uopmærksomhed."

Selskabet har i brev af 23/9 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Klageren gør gældende, at der har været mere end 10 samtaler mellem Selskabet og Klageren og at Selskabet ifølge Klageren belejligt undlader at fremlægge øvrige bandede telefoninterview. Selskabet skal bemærke, at Selskabet via ekstern konsulent den 23. juni 2022 foretog interview af Klageren, som blev båndet, for på den måde at dokumentere Klagerens forklaring omkring ulykken. Interviewet blev foretaget 6 dage efter uheldet, dvs. dette er Klagerens første forklaring til

Selskabet omkring selve hændelsen, som derfor må kunne lægges til grund. Selskabet skal bestride, at der foreligger yderligere bandede telefonopkald på sagen. Dette er en udokumenteret påstand fra Klagerens side. Selskabet skal endvidere bestride Klagerens påstand om, at Selskabet bevist tilbageholder oplysninger i sagen. Klageren opfordres til at fremlægge dokumentation herfor. Selskabet skal i øvrigt bemærke, at det må antages, at Klageren oplyser det korrekte hændelsesforløb omkring ulykken i det interview, som er båndet.

Klageren gør endvidere gældende, at ulykkesstrækningen udgør ca. 1 km ud af en samlet tur på 138 km og at dette ifølge Klageren understøtter, at der har været tale om et øjebliks uopmærksomhed. Selskabet bestrider, at det er den samlede længde på Klagerens køretur, som er afgørende for uagtsomhedsvurdering ligesom det bestrides, at det i øvrigt skulle være en formildende omstændighed, at man har kørt langt forinden uheldet sker. Selskabet skal endvidere bemærke, at en fører af en bil skal udvise den fornødne agtpågivenhed under hele køreturen uanset hvor mange km føreren har tilbagelagt forinden og er føreren ikke i stand til dette, da må føreren stoppe kørslen indtil føreren igen er i stand til at udvise den fornødne agtpågivenhed i trafikken. På baggrund af de foreliggende oplysninger i sagen fastholdes det derfor, at skaden på [bilen] ikke er dækket på kaskoforsikringen, idet Klageren ikke har udvist den fornødne agtpågivenhed i den konkrete situation ved at føre en bil i overhalingssporet på en motorvej med en fastsat fart på 135 km/t via den adaptive fartpilot og samtidig betjene bilens display i omkring 30 sekunder, hvilket medførte, at han overså flere advarselsskilte med angivelse af fartbegrænsninger på grund af vejarbejde og derfor påkørte en vejafspærring med 120 km/t på en strækning hvor den tilladte hastighed var 80 km/t og derfor ved sin adfærd har udvist en så indlysende fare for den skete skade, at han har handlet groft uagtsomt. Klageren kan således ikke gives medhold i sin klage."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af landsretsdom af 5/8 2024 fremgår bl.a.:

"Påstande

Anklagemyndigheden har påstået domfældelse i overensstemmelse med den i byretten rejste tiltale samt skærpe. Tiltalte, [klageren], har påstået stadfæstelse.

Supplerende oplysninger

Der er for landsretten fremlagt en e-mail af 25. april 2024 fra [politi] vedrørende skiltningen på motorvejen den 17. juni 2022.

Forklaringer

[Klageren] har supplerende forklaret, at der var god sigtbarhed under kørslen. Solen skinnede. Han anvendte bilens fartpilot. Den aktiveres ved at vippe styrepinden én gang. Så vidt han ved har [bilen] ikke en autopilot. Fartpiloten gør, at bilen advarer ham, hvis han er ved at komme ud af sin vognbane, men bilen gør ikke selv noget.

Da han på et tidspunkt trak ud for at foretage en overhaling, skiftede hans podcast til et nyt afsnit, hvor lyden var meget høj. Derfor begyndte han at betjene afspilleren på bilens skærm for at skifte til et andet afsnit. Han kunne sagtens nå skærmen uden at skulle strække sig. Han brugte relativt lang tid på at finde podcastafsnittet – nok op til et halvt minut. Han skulle både indtaste en del af titlen og trykke 'søg'. Mens han tastede kiggede han nok op omkring 15 gange, dvs. ca. hvert andet sekund. Han kørte i overhalingssbanen, mens han skiftede podcast. Han følte ikke, at han mi-

stede styringen, mens han betjente skærmen. Da han påbegyndte overhalingen, kørte der en ... foran ham og en varevogn i 1. vognbane.

Han havde nok ligget i overhalingsbanen i omkring 30 sekunder, da han ramte afspærringen. Han er sikker på, at han bremsede inden han ramte afspærringen, og at han nåede at tage farten af i et eller andet omfang. Han trykkede ikke på speederen efter han ramte skiltene.

Da bilen omkring 3-4 sekunder før afspærringen lavede et udsving, fik han et chok og rettede op. Han så afspærringen, og at varevognen stadig lå i 1. vognbane. Han kunne derfor ikke skifte vognbane. Da han så afspærringen, stemte han imod rattet med sine hænder fordi han kunne se, at det ville gå galt. Han begyndte at bremse. Han husker at bilen hoppede, da han ramte afspærringen. Han tror, at han fastholdt trykket på bremsen, mens bilen hoppede. Han ved ikke hvordan bilen registrerer dette. Han husker ikke at have set skiltene langs motorvejen før indsnævringen. Tiltalte har om sine personlige forhold supplerende forklaret, at han arbejder som ... Han kører meget i forbindelse med sit arbejde. Han er ved godt helbred og har ikke noget misbrug eller lignende.

Landsrettens begrundelse og resultat

Det fremgår af politiets fotos, at der er over en 800 meter lang motorvejsstrækning og med intervaller på 200 meter var skiltet med først A39 (vejarbejde) C 55 (110 km/t) E 16.2.1 (indsnævring af motorvejen og 400 meter forvarsling) og til sidst C 55 (80 km/t). 200 meter efter det sidste skilt skete herefter den varslede indsnævring af motorvejen fra to til én vognbane, hvilket var markeret med kegler og plader. Efter erklæringen og forklaringen fra bilinspektør ... som bygger bl.a. på udlæsning af data fra tiltaltes bil, tiltræder landsretten, at det er bevist, at tiltalte, da han påkørte afspærringen ved indsnævringen af motorvejen førte sin bil med omkring 120 km/t selv om den tilladte hastighed på dette sted var skiltet ned til 80 km/t.

Efter tiltaltes forklaring lægger landsretten til grund, at han under sin kørsel på den beskrevne strækning og over en periode på omkring 30 sekunder betjente sin bils skærm, og at han i den forbindelse overså skiltningen, selv om han en gang i mellem kiggede op. Han blev derfor først umiddelbart før motorvejsindsnævringen opmærksom på denne og forsøgte at bremse, inden han påkørte den.

Under hensyntagen til den uopmærksomhed, som tiltalte udviste over en længere strækning tiltræder landsretten, at han førte bilen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Der er derimod ikke fuldt tilstrækkeligt grundlag for at anse kørslen for at være foretaget på særlig hensynsløs måde.

På denne baggrund tiltræder landsretten, at tiltalte er funder skyldig som sket.

Landsretten bemærker, at der efter anklagemyndighedens påstand, og som sagen er forelagt, er der ikke grundlag for at henføre tiltaltes kørsel under reglerne om hastighedsovertrædelser i forbindelse med vejarbejde.

Landsretten stadfæster derfor dommen."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"18.3. Hvad omfatter kaskodækningen ikke

Kaskodækningen omfatter ikke:

...

Kaskodækningen omfatter endvidere ikke skade, der sker fordi bilens fører er påvirket af alkohol, narkotika eller lignende, skade, der er forvoldt med forsæt eller grov uagtsomhed."

Nævnets sekretariat har gennemlyttet fremlagt lydoptagelse af samtale mellem klageren og selskabet den 23/6 2022.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 17/6 2022, at han samme dag omkring kl. 7.25 kørte galt i et solouheld på motorvej, da han mistede herredømmet over bilen og ramte afspærringsmateriel og herefter påkørte autoværnet. Klagerens bil blev totalskadet. Landsretten fandt, at klageren havde tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, og han blev idømt en bøde på 2.500 kr. samt betinget frakendelse af førerretten i 3 år. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt. Klageren ønsker dækning for skaden på bilen og dækning af advokatudgifter.

Klageren har anført, at han kørte med en hastighed på 130 km/t, hvor bilens fartpilot var aktiveret. Han betjente i et kort moment bilens skærm med den følge, at han overså et vejarbejde i 2. vognbane og med en hastighed på ca. 120 km/t påkørte vejafmærkningsmateriel og herefter med en hastighed på ca. 50 km/t ramte autoværnet. Han betjente ikke skærmen i mere end 12-13 sekunder, hvor han skiftevis kiggede på skærmen og vejen. Klageren har anført, at skaden opstod som følge af et kort øjebliks uopmærksomhed, hvilket højst kan karakteriseres som simpelt uagtsomt. Ulykken strakte sig over ca. 1 kilometer ud af en samlet køretur på 138 kilometer, hvilket understøtter, at der var tale om et øjebliks uopmærksomhed. Landsretten fandt ikke, at han havde ført sin bil på en særlig hensynsløs måde. Klageren har anført, at bilens adaptive fartpilot blev aktiveret, da hastighedsbegrænsningen var 130 km/t, hvilket ændrede sig til 110 km/t og herefter til 80 km/t på grund af vejarbejde. Klageren bestrider, at han ikke havde begge hænder på rattet, da ulykken skete, og at han ikke har anvendt bilens autostyringsfunktion korrekt. Klageren har haft mere end 10 samtaler med selskabet, hvor han har forklaret om

hændelsen, men selskabet har kun fremlagt optagelser fra én samtale. Klageren har anført, at sagens karakter og det lange sagsforløb gør, at selskabet ud fra en rimelighedsbetragtning bør afholde rimelige advokatudgifter i henhold til forsikringsaftalelovens § 32.

Selskabet har anført, at landsretten fandt, at klageren betjente skærmen i en periode på 30 sekunder, hvilket understøtter, at klageren ikke kun betjente skærmen i et kort øjeblik. Landsretten fandt videre, at klageren førte bilen med 120 km/t i et område med vejarbejde, hvor den tilladte hastighed var 80 km/t. Selskabet har anført, at klageren var uopmærksom over en længere kørestrækning og ikke udviste den påkrævede agtpågivenhed under hele køreturen, uanset om klageren anvendte bilens autostyrefunktion eller den adaptive fartpilot. Selskabet har anført, at den strafferetlige bevisvurdering ofte er strengere end den civilretlige vurdering, og at en strafferetlig frikendelse om, at klageren ikke førte bilen på en særlig hensynsløs måde, ikke udelukker, at hans adfærd forsikringsretligt var groft uagtsom. Selskabets konsulent fik den 23/6 2022 oplyst af klageren, at klageren kørte strækningen hver morgen, hvilket underbygger, at han ikke burde forlade sig på bilens fartpilot. Selskabet har ikke flere lydoptagelser med klageren end fra den 23/6 2022. Selskabet er ikke forpligtet til at dække klagerens advokatudgifter, idet advokatens involvering ikke har bidraget til et mere gunstigt resultat for klageren, og idet klagerens advokat først kontaktede selskabet mere end 2 år efter skadedatoen.

Det fremgår af landsretsdom af 5/8 2024, at "**Forklaringer.** [Klageren] har supplerende forklaret, at der var god sigtbarhed under kørslen. Solen skinnede. Han anvendte bilens fartpilot. Den aktiveres ved at vippe styrepinden én gang. Så vidt han ved har [bilen] ikke en autopilot. Fartpiloten gør, at bilen advarer ham, hvis han er ved at komme ud af sin vognbane, men bilen gør ikke selv noget. Da han på et tidspunkt trak ud for at foretage en overhaling, skiftede hans podcast til et nyt afsnit, hvor lyden var meget høj. Derfor begyndte han at betjene afspilleren på bilens skærm for at skifte til et andet afsnit. Han kunne sagtens nå skærmen uden at skulle strække sig. Han brugte relativt lang tid på at finde podcastafsnittet – nok op til et halvt minut. Han skulle både indtaste en del af titlen og trykke 'søg'. Mens han tastede kiggede han nok op omkring 15 gange, dvs. ca. hvert andet sekund. Han kørte i overhalingsbanen, mens han skiftede podcast. Han følte ikke, at han mistede styringen, mens han betjente skærmen. Da han på-

begyndte overhalingen, kørte der en ... foran ham og en varevogn i 1. vognbane. Han havde nok ligger i overhalingsbanen i omkring 30 sekunder, da han ramte afspærringen. Han er sikker på, at han bremsede inden han ramte afspærringen, og at han nåede at tage farten af i et eller andet omfang. Han trykkede ikke på speederen efter han ramte skiltene. Da bilen omkring 3-4 sekunder for afspærringen lavede et udsving, fik han et chok og rettede op. Han så afspærringen, og at varevognen stadig lå i 1. vognbane. Han kunne derfor ikke skifte vognbane. Da han så afspærringen, stemte han imod rattet med sine hænder fordi han kunne se, at det ville gå galt. Han begyndte at bremse. Han husker at bilen hoppede, da han ramte afspærringen. Han tror, at han fastholdt trykket på bremsen, mens bilen hoppede. Han ved ikke hvordan bilen registrerer dette. Han husker ikke at have set skiltene langs motorvejen før indsnævringen. Tiltalte har om sine personlige forhold supplerende forklaret, at han arbejder som ... Han kører meget i forbindelse med sit arbejde. Han er ved godt helbred og har ikke noget misbrug eller lignende.

Landsrettens begrundelse og resultat. Det fremgår af politiets fotos, at der er over en 800 meter lang motorvejsstrækning og med intervaller på 200 meter var skiltet med først A39 (vejarbejde) C 55 (110 km/t) E 16.2.1 [indsnævring af motorvejen og 400 meter forvarsling) og til sidst C 55 (80 km/t). 200 meter efter det sidste skilt skete herefter den varslede indsnævring af motorvejen fra to til én vognbane, hvilket var markeret med kegler og plader. Efter erklæringen og forklaringen fra bilinspektør ... som bygger bl.a. på udlæsning af data fra tiltaltes bil, tiltræder landsretten, at det er bevist, at tiltalte, da han påkørte afspærringen ved indsnævringen af motorvejen førte sin bil med omkring 120 km/t selv om den tilladte hastighed på dette sted var skiltet ned til 80 km/t. Efter tiltaltes forklaring lægger landsretten til grund, at han under sin kørsel på den beskrevne strækning og over en periode på omkring 30 sekunder betjente sin bils skærm, og at han i den forbindelse overså skiltningen, selv om han en gang i mellem kiggede op. Han blev derfor først umiddelbart før motorvejsindsnævringen opmærksom på denne og forsøgte at bremse, inden han påkørte den. Under hensyntagen til den uopmærksomhed, som tiltalte udviste over en længere strækning tiltræder landsretten, at han førte bilen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Der er derimod ikke fuldt tilstrækkeligt grundlag for at anse kørslen for at være foretaget på særlig hensynsløs måde. På denne baggrund tiltræder landsretten, at tiltalte er fundet skyldig som sket. Landsretten bemærker, at der efter anklagemyndighedens påstand, og som sagen er forelagt, er der ikke grundlag for at

henføre tiltaltes kørsel under reglerne om hastighedsovertrædelser i forbindelse med vejarbejde. Landsretten stadfæster derfor dommen".

Det fremgår af forsikringsbetingelserne, at forsikringen ikke dækker "skade, der er forvoldt med forsæt eller grov uagtsomhed".

Nævnet finder efter en helhedsvurdering af hændelsesforløbet, at klagerens adfærd har indebåret en så indlysende fare for skaden, at adfærden må betegnes som groft uagtsom. Da selskabet har forbeholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed ved grov uagtsomhed, kan nævnet ikke kritisere selskabets afgørelse. Nævnet finder herefter, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at yde dækning for klagerens omkostninger til advokat.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at landsretten har fundet, at klageren har tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden og ikke har udvist tilstrækkelig agtpågivenhed.

Nævnet har også lagt vægt på, at det fremgår af landsretsdommen, at klageren har forklaret, at "Der var god sigtbarhed under kørslen ... Da han på et tidspunkt trak ud for at foretage en overhaling, skiftede hans podcast til et nyt afsnit ... Han brugte relativt lang tid på at finde podcastafsnittet – nok op til et halvt minut".

Nævnet har desuden lagt vægt på, at det fremgår af landsretsdommen, at "der over en 800 meter lang motorvejsstrækning og med intervaller på 200 meter var skiltet med først A39 (vejarbejde) C 55 (110 km/t) E 16.2.1 (indsnævring af motorvejen og 400 meter forvarsling) og til sidst C 55 (80 km/t). 200 meter efter det sidste skilt skete herefter den varslede indsnævring af motorvejen fra to til én vognbane, hvilket var markeret med kegler og plader ... da han påkørte afspærringen ved indsnævringen af motorvejen førte sin bil med omkring 120 km/t selv om den tilladte hastighed på dette sted var skiltet ned til 80 km/t". Nævnet vurderer, at klageren ved den forudgående skiltning om vejarbejde/indsnævring/hastighed og de udlagte kegler/plader har haft tid og mulighed for at tilpasse sin kørsel efter forholdene, hvilket underbygger, at klagerens adfærd ikke var udtryk for et kort øjeblikks uopmærksomhed.

Ankenævnet *for* Forsikring

15.

103507

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.



Svend Bjerg Hansen