

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 22. oktober 2025 blev i sag nr. 103922:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Codan Forsikring , en del af Alm. Brand Forsikring A/S
Midtermolen 7
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har familieforsikring. I klageskema af 7/7 2025 har klageren bl.a. anført:

"Jeg ønsker hermed at klage over Codans afgørelse vedrørende afvisningen af min skadesanmeldelse på min elcykel.

Codan har afvist dækning med henvisning til, at min elcykel har en teknisk motoreffekt på 1000W og derfor ikke opfattes som en cykel efter gældende bekendtgørelse, men som et motorkøretøj, der kræver særskilt forsikring.

Jeg stiller dog spørgsmålstejn ved denne klassificering og vil gerne have en uafhængig vurdering af sagen.

Codan lægger til grund, at cyklen har en teoretisk motoreffekt på 1000W og dermed falder udenfor dækningsområdet.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det alene er den tekniske kapacitet, der angives som 1000W – det kræver en manuel tilpasning at motoren før motoren faktisk yder dette i praksis.

Cyklen er leveret og brugt i din sin standardkonfiguration, som er lovlig i Danmark. Cyklen er CE-certificeret i henhold til EN 15194-standarden, hvilket bekræfter, at den opfylder EU's sikkerheds- og kvalitetskrav.

At en almindelig bil kan tunes, gør jo ikke alle biler ulovlige. Det afgørende er, at cyklen er leveret og benyttet ift. gældende lovgivning, altså maks 250W.

Jeg har ikke foretaget nogen ændringer, og cyklen er benyttet som almindelig elcykel i overensstemmelse med færdselsloven.

At afvise en skade alene på baggrund af en potentiel maksimal effekt uden faktisk brug eller dokumenteret ændring er efter min opfattelse både urimeligt og retssikkerhedsmæssigt problematisk.

Endelig henviser Codan til wheelriders.dk – som ikke er en officiel myndighedskilde. Afgørelser bør hvile på dansk lovgivning og ikke kommercielle hjemmesider.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erstatning for den stjålne cykel"

Selskabet har den 25/8 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vi anerkender modtagelsen af ankenævnsklagen i ovennævnte sag.

Der klages over, at Codan Forsikring har afvist forsikringsdækning for klagers anmeldelse vedrørende tyveri af elcykel.

Efter gennemgang af klagen fastholder selskabet, at klageren ikke er berettiget til erstatning, da der ikke er tale om en elcykel i færdselslovens og betingelsernes forstand, men om et motordrevet køretøj, hvorfor den ikke er omfattet af indboforsikringen.

Sagens forløb

Klageren har tegnet indboforsikring hos selskabet. Police og betingelser er fremlagt som bilag A.

Selskabet modtog anmeldelse inkl. diverse faktura fra klageren den 15. maj 2025. Anmeldelsen er fremlagt som bilag B.

På grund af køretøjets specifikationer blev sagen sendt til yderligere undersøgelser hos en af selskabets skadeinspektører.

Selskabet konstaterede på baggrund af undersøgelsen, at den anmeldte elcykel ikke var en "almindelig" elcykel, idet motoren har en effekt på op til 1000W, hvorfor den kan køre minimum 45 km/t, og ligeledes kan afgive effekt uden, at pedalerne samtidig drejes rundt. Elcyklen betragtes på denne baggrund som et motordrevet køretøj. Selskabet afviste derfor dækning på indboforsikringen. Afvisningen er fremlagt som bilag C.

Selskabet modtog herefter en klage over afgørelsen, fremlagt som bilag D, som blev behandlet af selskabets klageansvarlige, som fastholdt afvisningen ved brev af 27. juni 2025, fremlagt af klager.

Specifikationsoplysninger vedrørende cyklen er fremlagt som bilag E.

...

Selskabet fastholder sin vurdering

Selskabet skal over for Ankenævnet for Forsikring fastholde, at det stjålne køretøj ikke er omfattet af indboforsikringen.

Det er klageren, som efter de almindelige forsikringsretlige principper har bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, herunder at der er tale om en genstand, som er omfattet af forsikringen.

Af forsikringsbetingelserne fremgår, at forsikringen ikke omfatter motordrevne køretøjer, jf. færdselsloven.

Klagerens køretøj er en

Af specifikationerne for køretøjet fremgår, at motoren har en effekt på op til 1000W, hvorfor den kan køre minimum 45 km/t., samt at den kan betjenes med gashåndtag uden, at pedalerne samtidig trædes rundt.

Klagerens køretøj opfylder altså ikke betingelserne for at være en elcykel, jf. bekendtgørelsen om cyklers indretning og kan derfor heller ikke betragtes som en cykel i færdselslovens og forsikringsbetingelsernes forstand, men derimod som et motordrevet køretøj, jf. færdselsloven eller en speed pedelec, jf. bekendtgørelse nr. 878 af 26. juni 2018 og skal derfor forsikres særskilt som sådan.

Klageren gør gældende, at der udelukkende er tale om en "teknisk kapacitet" på 1000W, og at der kræves en manuel tilpasning af motoren for at opnå denne effekt. Selskabet skal hertil bemærke, at justering af motorens effekt foretages ved få tryk på cyklens display."

Klageren har i brev af 27/8 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg skal herved fremkomme med bemærkninger til Codans klagesvar af 25. august 2025.

1. Om cyklens lovlighed efter dansk ret

Den stjålne cykel var på tidspunktet for tyveriet indrettet og anvendt som en lovlig elcykel i overensstemmelse med Bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v. § 27, stk. 1-4.

Disse bestemmelser fastsætter, at:

- en el-hjælpemotor højst må have en kontinuerlig nominel effekt på 250 W,
- kun må yde assistance op til 25 km/t, og
- kun må yde assistance, når pedalerne betjenes.

Cyklen var konfigureret i overensstemmelse hermed. Det forhold, at motoren teknisk kan tilpasses til en højere ydelse, er uden betydning, når en sådan tilpasning ikke var foretaget. Det afgørende er den faktiske stand og anvendelse på skadetidspunktet.

2. Om cyklens status efter EU-regler

Cyklen var CE-mærket og leveret i overensstemmelse med Direktiv 2006/42/EF (Maskindirektivet) og den harmoniserede standard EN 15194:2017 (EPAC – Electrically Power Assisted Cycles).

Efter disse EU-regler gælder:

- Elcykler med op til 250 W kontinuerlig effekt og assistance op til 25 km/t anses ikke som motordrevne køretøjer, men som almindelige cykler.
- CE-mærkning og overensstemmelseserklæring udgør dokumentation for, at produktet lovligt kan markedsføres og anvendes i hele EU.

I medfør af TEUF art. 34-36 om den frie varecirkulation er Danmark forpligtet til at anerkende en EU-typegodkendt elcykel som cykel. En afvisning af forsikringsdækning alene med henvisning til cyklens tekniske potentiale er dermed i strid med både EU-retten og dansk implementeret ret.

3. Bevisbyrde og forsikringsaftalelov

Efter forsikringsaftalelovens § 18 er det forsikringsselskabet, der har bevisbyrden for, at en undtagelse fra dækningen finder anvendelse.

Codan har ikke dokumenteret, at cyklen i sin faktiske stand var ulovlig. Tværtimod foreligger der en EU-godkendelse, som skaber en stærk formodning for, at cyklen var lovlig.

Endvidere følger det af uklarhedsreglen (bl.a. U 1999.841 H), at eventuel tvivl om rækkevidden af forsikringsbetingelsernes undtagelser skal komme forsikringstageren til gode.

4. Forsikringsbegivenheden – tyveri

Forsikringsbegivenheden er et tyveri. Tyveridækning er objektiv og uafhængig af hypotetiske muligheder for manipulation, medmindre en sådan manipulation faktisk var udført.

At nægte dækning alene fordi cyklen kan ændres, svarer til at nægte biltyveridækning, fordi motoren kan tunes. Det er den faktiske brug og stand, der er afgørende.

5. Påstand

Jeg gør derfor gældende:

1. At cyklen på tyveritidspunktet var lovlig efter både dansk ret og EU-ret.
2. At cyklen var CE-mærket og EU-typegodkendt efter direktiv 2006/42/EF og EN 15194.
3. At Codan ikke har løftet bevisbyrden for undtagelse fra dækning, jf. forsikringsaftalelovens § 18.
4. At klagen derfor bør tages til følge, og erstatning udbetales i henhold til indboforsikringen."

Det fremgår af forsikringsbetingelserne:

"Af forsikringsbetingelserne fremgår
Indbo

...

2 Forsikringen omfatter ikke:

Forsikringen omfatter ikke disse køretøjer og ting:

- motordrevne køretøjer, jf. færdselsloven - herunder campingvogne og andre anhængere, traktorer og knallerter
- ..."

Det følger af § 27 i Bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v.:

"En cykel kan være forsynet med en el-hjælpeomotor og må ikke være forsynet med andre motorer.

Stk. 2.

En el-hjælpeomotor må højst have en effekt på 250 W.

Stk. 3.

En el-hjælpe motor må kun afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder.

Stk. 4.

En el-hjælpe motor må kun afgive effekt, når cyklens pedaler eller lignende samtidigt betjenes.

Stk. 5.

En el-cykel kan dog være indrettet med en elektrisk gå-funktion, således at cyklens el-hjælpe motor kan afgive effekt ved hastigheder på 6 km/t eller derunder, selvom pedaler eller lignende ikke samtidigt betjenes, når en elektrisk kontakt, f.eks. trykknop eller drejehåndtag monteret på styret, påvirkes manuelt af føreren. El-hjælpe motorens effektafgivelse skal automatisk ophøre, når påvirkningen af den elektriske kontakt på styret ophører."

Det følger af færdselslovens § 2, stk. 7:

"7. Knallert:

to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³ eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen."

Nævnet udtaler:

Klageren ønsker, at selskabet skal dække hans stjålne elcykel. Klageren gør gældende, at der udelukkende er tale om en "teknisk kapacitet" på 1000W, og at der kræves en manuel tilpasning af motoren for at opnå denne effekt. Klageren har anført, at cyklen er leveret og brugt i sin standardkonfiguration, som er lovlig i Danmark. Cyklen er CE-certificeret i henhold til EN 15194-standarden, hvilket bekræfter, at den opfylder EU's sikkerheds- og kvalitetskrav. Det afgørende er, at cyklen er leveret og benyttet ift. gældende lovgivning, altså maks. 250W. Klageren har anført, at han ikke har foretaget nogen ændringer, og cyklen er benyttet som almindelig elcykel i overensstemmelse med færdselsloven. Klageren har videre anført, at "Cyklen var CE-mærket og leveret i overensstemmelse med Direktiv 2006/42/EF (Maskindirektivet) og den harmoniserede standard EN 15194:2017 (EPAC – Electrically Power Assisted Cycles). Efter disse EU-regler gælder: Elcykler med op til 250 W kontinuerlig effekt og assistance op til 25 km/t anses ikke som motordrevne køretøjer, men som almindelige cykler. CE-mærkning og overensstemmelseserklæring udgør dokumentation for, at produktet lovligt kan markedsføres og anvendes i hele EU. I medfør af TEUF art. 34-36 om den frie varecirkulation er Danmark forpligtet til at anerkende en EU-typegodkendt elcykel som cykel. En afvisning af forsikringsdækning alene med henvisning til cyklens tekniske potentiale er dermed i strid med både EU-retten og dansk im-

plementeret ret. ... Codan har ikke dokumenteret, at cyklen i sin faktiske stand var ulovlig. Tværtimod foreligger der en EU-godkendelse, som skaber en stærk formodning for, at cyklen var lovlig."

Selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at forsikringen ikke omfatter klagerens køretøj, der i lovgivningsmæssig henseende er et motordrevet køretøj eller en speed pedelec, jf. bekendtgørelse nr. 878 af 26. juni 2018. Af forsikringsbetingelserne fremgår, at forsikringen ikke omfatter motordrevne køretøjer, jf. færdselsloven. Af specifikationerne for køretøjet fremgår, at motoren har en effekt på op til 1000W, hvorfor den kan køre minimum 45 km/t., samt at den kan betjenes med gashåndtag uden, at pedalerne samtidig trædes rundt. Selskabet har anført, at justering af motorens effekt foretages ved få tryk på cyklens display. Klagerens køretøj opfylder ikke betingelserne for at være en elcykel, jf. bekendtgørelsen om cyklers indretning og kan derfor heller ikke betragtes som en cykel i færdselslovens og forsikringsbetingelsernes forstand.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere selskabets afgørelse. Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klagerens køretøj kan yde 1000 W og kan afgive effekt ved hastigheder over 25 km/t. Efter cykelbekendtgørelsens § 27, stk. 1, må en elcykel højst have en el-hjælpemotor på 250 W, og den må kun afgive effekt ved hastigheder på 25 km/t eller derunder. Nævnet henviser til sag 102422.

Det, som klageren i øvrigt har anført, herunder at klageren har brugt køretøjet som cykel i sin standardkonfiguration og ikke har ændret denne, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Ankenævnet *for* Forsikring

7.

103922

Ankenævnet *for* Forsikring

8.

103922

Klageren får ikke medhold.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans-Jørgen Nymark Beck', with a stylized, cursive script.

Hans-Jørgen Nymark Beck