

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. marts 2026 blev i sag nr. 103992:

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 bilforsikring. I klageskema af 18/7 2025 har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Jeg klager over at forsikringsselskabet uden mit samtykke har totalskadet min bil i forbindelse med et uheld i ... hvor jeg blev kontaktet telefonisk af taksator der vurderede bilens værdi til 65.000 kr.

Med den nuværende afgørelse har jeg ikke mulighed for at reparere bilen og modtager heller ikke penge for bilen i forbindelse med skaden.

Nu står jeg uden bil, uden penge som jeg var stillet i udsigt i forbindelse med at min forsikring ville dække skaden.

På den baggrund bør I revurdere sagen, så jeg kan få udbetalt forsikringssummen for bilen, da bilen ikke længere har nogen værdi efter at den nu er meldt totalskadet.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Udbetaling af forsikring i forbindelse med skaden"

Selskabet har den 23/9 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Det fremgår af klagen, at der klages over, at Codan Forsikring har afvist dækning for klagers anmeldelse vedrørende kaskodækning på hans totalskadede bil.

Efter gennemgang af klagen fastholder Codan Forsikring, at klageren, jf. forsikringsbetingelserne, ikke er berettiget til dækning på bilforsikringen for den anmeldte skade på hans bil.

Ankenævnet *for* Forsikring

2.

103992

Sagens forløb

Klager er omfattet af en bilforsikring gældende fra den 25. oktober 2024. Forsikringspolice og forsikringsbetingelser er fremlagt som **bilag A**.

Selskabet modtog skriftlig anmeldelse fra klager den 24. maj 2025. Skadesanmeldelsen er fremlagt som **bilag B**.

Idet klagers skadesanmeldelse manglede oplysninger om selve skaden, anmodede selskabet om en uddybende skadesbeskrivelse fra klager.

Den 26. maj 2025 modtog selskabet henvendelse fra modpartens forsikringsselskab om, hvorvidt vi

kunne anerkende erstatningspligten for klagers påkørsel af de 4 salgskøretøjer, der holdt parkeret ved ... Kravet fra modpartens forsikringsselskab er fremlagt som **bilag C**.

Den 28. maj 2025 blev selskabet kontaktet telefonisk af klager, idet han ikke forstod, hvorfor han skulle uddybe yderligere omkring skaden, når han havde udfyldt skadesanmeldelsen. Hertil oplyste selskabets skadebehandler, at anmeldelsen var helt tom og at man derfor krævede en nærmere beskrivelse af, hvad der var sket, hvem der var involveret og hvem der var ansvarlig for skaden.

Herefter modtog selskabet følgende fra klager:

'Hej Codan

Jeg kom kørende ned af ... d. 23/5/25 mod ... og da jeg kom til svinget kunne jeg ikke få bilen til at bremse, jeg kender ikke helt årsagen til at den ikke ville bremse, så jeg fortsatte lige ned i ... og ramte dermed 2 af hans biler, hvor den ene så blev skubbet videre op i 2 andre da bilerne har været parkeret tæt sammen.

Hilsen [klageren]'

Den 30. maj 2025 anmodede selskabet om, at klager afleverede sit køretøj på et værksted.

'Vi har modtaget din anmeldelse af skaden, der skete den 23-maj-2025 og hvor dit køretøj med registreringsnummer ... var impliceret. Vi skal nu have gjort skaden op, og du skal derfor aflevere dit køretøj på et værksted, der kan lave forsikringsskader. Værkstedet udarbejder en skadesrapport med tilbud og billeder, som de sender til vores taksator. Når skadesrapporten er godkendt, kan værkstedet gå i gang med reparationen.'

Selskabet modtog den 3. juni 2025 taksatorrapport, hvor bilen blev vurderet totalskadet med en værdi på 65.000 kr. inkl. moms. Der blev foretaget forbehold på skaden. Taksatorrapport er fremlagt som **bilag D**.

Selskabets skadeinspektør var herefter den 12. juni 2025 i telefonisk kontakt med klager, hvor det blev oplyst, at bremserne virkede som de skulle, men at bilen gled ud og at årsagen var ukendt. Klager oplyste, at det havde regnet og at vejen var våd.

Selskabets skadeinspektør indhentede herefter en teknisk vurdering fra ... i forhold til at finde ud af bilens hastighed på skadestidspunktet.

Den 18. juni 2025 blev selskabet kontaktet telefonisk af modparten, som oplyste, at klager havde påkørt 4 af hans salgsbiler, der stod uden nummerplade og uden kaskoforsikring. Hans forsikring

havde derfor afvist at dække skaderne på bilerne, hvilket selskabets skadebehandler anmodede modparten om at fremsende dokumentation på.

Selskabets skadeinspektør modtog udlæsning af airbagmodulet fra DanCrash i form af en rapport, hvor det kunne konstateres, at klager 4,5 sekunder inden svinget havde kørt 88 km/t, hvor han gik forsigtigt på bremsen (8 %). Dataudlæsningen er fremlagt som **bilag E**.

Den 20. juni 2025 var selskabets skadeinspektør i telefonisk kontakt med klager igen, som stadig ikke kunne huske, hvad der var sket før og under uheldet. Han huskede alene, at det havde regnet hele dagen og at det var vådt, da uheldet indtraf. Han huskede, at hans sko stadig var våde. Klager blev orienteret om, at man var ved at finde ud af, om kaskoforsikringen dækkede skaderne på hans bil og at han ville få en afgørelse om en uges tid. Klager blev oplyst, at ansvarsskaden på modpartens køretøjer ville blive dækket af hans ansvarsforsikring.

Den 30. juni 2025 meddelte selskabets skadeinspektør skriftligt til klager, at skaderne på de 4 udstillingsbiler hos [modpart] var dækket af klagers ansvarsforsikring, men at kaskoskaden på klagers egen bil ikke var dækket af forsikringen som følge af grov uagtsomhed. Afgørelsen er fremlagt som **bilag F**.

Den 7. juli 2025 skrev selskabet følgende til modpartens forsikringsselskab:

'Hej ... Tak for vedhæftede. Vi anerkender og afventer jeres dokumenterede krav.'

Den 8. juli 2025 blev selskabet kontaktet telefonisk af klager med besked om, at han ikke var tilfreds med afgørelsen, hvortil selskabets skadeinspektør anmodede klager om at fremsende en skriftlig klage ind på skadessagen.

Sagen blev herefter påklaget til Ankenævnet for Forsikring.

Forsikringsbetingelserne

Under betingelsernes fællesbestemmelser fremgår følgende under afsnittet 'selvrisiko', jf. bilag A, s. 10:

'6 Selvrisiko

6.1 Hvad er en selvrisiko?

Selvrisiko er den del af skaden, du selv skal betale.

Selvrisikoens størrelse står i policen. Hvis vi lægger ud for et selvrisikobeløb, skal du betale det tilbage til os. Vi kan opkræve beløbet på samme måde som din forsikring.'

Af klagers kaskoforsikring under punkt 3, fremgår følgende som ikke er dækningsberettiget, jf. bilag A, s. 15:

'Forsæt, spiritus, manglende kørekort med videre

- skader, der forvoldes med forsæt eller skyldes grov uagtsomhed*
- skader, der sker, fordi bilens fører er påvirket af alkohol, narkotika eller lignende, jf. forsikringsaftalelovens § 20
- skader, der sker, når bilen bliver kørt af en person, der ikke har kørekort.'

Selskabet fastholder sin vurdering

Codan Forsikring skal over for Ankenævnet for Forsikring fastholde sin vurdering af, at klageren har

fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed og at han derfor ikke er berettiget til dækning over sin kaskoforsikring på skaderne på hans bil.

Selskabet gør gældende, at det følger af almindelige forsikringsretlige principper, at det er forsikringstageren, som skal bevise at der er tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Denne bevisbyrde ses ikke at være løftet.

Klager har i klagen til nævnet gjort gældende, at han ønsker at få udbetalt bilens vurderede værdi på 65.000 kr. og at han med selskabets afgørelse ikke har fået mulighed for at reparere bilen.

Følgende fremgår af forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2:

'Har han fremkaldt forsikringsbegivenheden ved en uagtsomhed, der under de foreliggende omstændigheder må betegnes som grov, skal det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt afgøres, om erstatning skal ydes og i bekræftende fald med hvilket beløb. Ved livsforsikring og ansvarsforsikring hæfter selskabet dog fuldt ud.'

Selskabet bemærker, at det fremgår af udlæsningsrapporten fra DanCrash, jf. bilag E, at der var registreret en hastighed på 88 km/t 5 sekunder inden kollision i et skarpt højresving på ... ved sidevej til ..., hvor der har været tydelige fysiske og visuel skiltning i kombination af en våd vejbelægning. Af udlæsningen kan det endvidere konstateres, at der ca. 100 meter før svinget bremses, men kun med 8 % bremsepåvirkning.

Udklip af vejskiltningen er fremlagt som **bilag G**.

Herudover bemærkes det, at der på strækningen er en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, jf. bilag G, hvorfor der ifølge den registrerede fart er tale om en fartoverskridelse på 76 % i forhold til den tilladte fartgrænse. Selskabet er derfor af den opfattelse, at klager som følge af den meget høje fart har mistet herredømmet over bilen, hvorved bilen er skredet ud ad vejen, hvilket også bekræftes af udlæsningsrapporten fra DanCrash under delkonklusion 3, jf. bilag E.

At klager kun bremses med 8 % bremsepåvirkning ca. 100 meter før svinget må beskrives som en meget begrænset nedbremsning, set i lyset af den tydelige fysiske og visuelle skiltning om et skarpt højre sving forude. Selskabet bemærker hertil, at man i regnvejr generelt bør sænke farten, da vejgreb og sigtbarhed forringes og bremselængden øges.

Klager har således ikke kørt efter forholdene i det pågældende vejsving, og henset til den våde vejbane og det dårlige vejgreb vurderer selskabet, at klager skulle have udvist ekstra forsigtighed/agtpågivenhed ved kørslen, idet der er indlysende fare og stor risiko, når man vælger at køre med en så høj fart, i vådt føre og i et skarpt vejsving som det pågældende. I den uddybende forklaring omkring hændelsesforløbet har klager i første omgang oplyst, at han ikke kunne få bilen til at bremse, men at han ikke vidste årsagen til, hvorfor den ikke ville bremse. Efterfølgende har klager i telefonsamtalen med klagers skadeinspektør korrigeret, at bilens bremses virkede som de skulle, men at han ikke kunne huske, hvad der skete forud for- eller under udskridningen.

Selskabet bemærker hertil, at vi ikke har modtaget nogen indvendinger fra klager ift. de data som fremgår af udlæsningsrapporten fra DanCrash og selskabet har i øvrigt efter opfordring heller ikke modtaget nogen skriftlig klage på selskabets fremsendte afgørelse, hvorfor sagen i øvrigt ikke er

klagebehandlet i selskabet. Der skal hertil gøres opmærksom på, at klager selv har haft mulighed for at indhente en sagkyndig rapport, hvis han ønskede at modbevise indholdet i den af selskabet fremlagte rapport fra Dan-Crash.

Selskabet bemærker, at det konkret fremgår af udlæsningsrapporten, at bilens data blev udlæst i sin helhed uden fejl, og at det af den udlæste data fremgår, at bilen i dens levetid har registreret én hændelse, en låst frontalkollision med udløsning af airbag.

DanCrash har endvidere fremlagt et udklip af en rekonstruktion, der viser bilens hastighed kontra afstanden frem til kollisionen. Afstanden fra placeringen ved tiden -5.0 og frem til kollision ved tiden 0,0 var ca. 85m, hvorfor bilens hastighed har været for høj til at svinget kunne gennemføres.

Selskabet finder derfor ikke anledning til at stille tvivl ved rapporten fra DanCrash, og bemærker hertil, at der er tale om et anerkendt firma med førende specialister i færdselsuheldsanalyser.

Selskabet må derfor fortsat afvise, at klager ikke er berettiget til at få dækket skaden på hans totalskadede bil under kaskoforsikringen i henhold til forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2.

På baggrund af ovenstående samt sagens øvrige omstændigheder, er det ud fra udlæsningsrapporten fra DanCrash fortsat selskabets vurdering, at klagers høje fart i det pågældende vejsving i vådt føre har indebåret en så indlysende fare for den skete skade, at kørslen må karakteriseres som groft uagtsom, hvorfor afvisningen af kaskodækning på klagers bil fastholdes."

Klageren har i brev af 30/9 2025 til nævnet bl.a. anført:

"I klagesvaret skriver Codan

'Selskabets skadeinspektør modtog udlæsning af airbagmodulet fra DanCrash i form af en rapport, hvor det kunne konstateres, at klager 4,5 sekunder inden svinget havde kørt 88 km/t, hvor han gik forsigtigt på bremsen (8 %).'

[klageren] svar- Det er noget anderledes formuleret i bilag E DanCrash rapporten.

'Jf. udlæste kollisionsdata var bilen under afbremsning i sek. Med ABS og ESC aktive. De udlæste data vidner om et kørselsforløb, hvor der ikke bremses maksimalt til at starte med, men des længere bilen bevæger sig, desto hårdere bliver trykket på bremsen, frem til kollisionen.'

Der er jo naturligt man ikke blokere på bremsen med det samme når man bliver overrasket over vejens forløb som tydeligt er overset i tilfældet her, man kører jo ikke galt med vilje. [Klageren] var ikke kendt i området og kom fra ... hvor han drejer til højre af ... (Se bilag 1) her skifter vejen til en stor vej og ligner mest af alt en landevej uden boliger osv. Der står et skilt der viser at der kommer et skarpt højresving længere fremme som [klageren] overser måske pga. mørke, regn eller kortvarigt uopmærksomhed, han møder i hver fald svinget uforberedt men forsøger bedst muligt at navigere igennem som også bilag E tydeligt viser og beskriver. Vi prøver ikke at retfærdiggøre at [klageren] har kørt for stærkt i forhold til det tilladte men som beskrevet en forkert vurdering af vejstrækningen.

I klagesvaret skriver Codan

'Selskabet bemærker, at det fremgår af udlæsningsrapporten fra DanCrash, jf. bilag E, at der var registreret en hastighed på 88 km/t 5 sekunder inden kollision i et skarpt højresving på ...

Ankenævnet for Forsikring

7.

103992

ved sidevej til ..., hvor der har været tydelige fysiske og visuel skiltning i kombination af en våd vejbelægning. Af udlæsningen kan det endvidere konstateres, at der ca. 100 meter før svinget bremses, men kun med 8 % bremsepåvirkning.'

[Klageren] Svar- og kommentar til Bilag G.

Omkring bremsepåvirkningen må vi igen henvise til DanCrash rapporten bilag E.

Omkring skiltning som beskrives som tydelig, bemærkes det at det sidste billed i bilag G godt nok tydeligt viser byskilt men sagen er jo den at [klageren] kom fra den anden side og ikke er blevet mødt af det skilt.

I klagesvaret fastholder Codan sin vurdering

'Klager har i klagen til nævnet gjort gældende, at han ønsker at få udbetalt bilens vurderede værdi på 65.000 kr. og at han med selskabets afgørelse ikke har fået mulighed for at reparere bilen.'

[Klageren]s svar på det er at vi ikke er enige.

1. At der er tale om bevist grov uagtsomhed er vi ikke enige om.
2. Codan har afmeldt og låst bilen som totalskadet uden samtykke fra [klageren] og før de meddeler [klageren] at bilen ikke er dækket af kaskoforsikringen. Det vil sige bilen nu er helt værdiløs uden mulighed for genopbygning eller eksport.

[Klageren] ønsker sig allermost en mere fair løsning så sagen kan afsluttes til alles bedste."

Selskabet har i brev af 13/10 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Klager har gjort gældende, at han ikke var kendt i området og at han kom kørende fra ..., hvor han drejede til højre af ..., hvor vejen skifter til en større vej og ligner en landevej uden boliger, jf. bilag 1.

Selskabet har fremlagt billedet af byzone skiltet fra den modsatte retning, jf. bilag G, for at illustrere, at skaden er sket i byzone, hvorfor der ikke er tale om en henvisning til den vej, som klager kørte den pågældende dag.

Selskabet bemærker, at det jf. streetview fremgår, at ... er et villakvarter og at der på begge sider af vejen var huse, og dermed åbenlyst er en byzone. Selvom klager ikke har passeret det konkrete byskilt, som fremlagt i bilag G, har klager uomtvisteligt været kørende i byzone, og selskabet kan ikke se en årsag til, hvorfor klager skulle tro, at han ikke fortsat befandt sig i byzone.

Selskabet gør i den forbindelse opmærksom på, at byskilte ikke står på hvert gadehjørne, men alene

ved ind- og udkørsel af byzonerne, og når der ikke har været et skilt med ophør af byzone på den strækning, hvor klager kører ud på ..., giver det ikke klager anledning til at tro, at man pludseligt er uden for byzonen.

Klager har i øvrigt ikke dokumenteret, at der skulle være forhold omkring skiltningen, som har kunnet bringe ham i tvivl herom.

Udklip fra streetview er fremlagt som **bilag H**.

Klager har endvidere gjort gældende, at han overså advarselsskiltene pga. mørke, regn eller kortvarigt uopmærksomhed og at han mødte svinget uforberedt.

Af selskabets telefoniske samtalereferat med klager den 10. juni 2025 fremgår det konkret, at klager forklarede, at han mistede herredømmet i et sving, hvorpå han gled over i 4 udstillede biler hos ... Han oplyste, at han kørte ca. 50-55 km/t, og at han havde sele på. Klager slog hovedet ved uheldet,

men han var dog ved bevidsthed hele tiden. Klager havde tidligere kørt ..., men kunne dog ikke redegøre for, hvad der gik galt. Klager erindrede ikke, hvad der skete da bilen skred, han hørte blot

et stort brag, da han ramte bilerne. Uheldet skete fredag omkring kl. 18.00 og der var derfor ikke nogen hos ...

Selskabet bemærker, at det, jf. klagers oplysninger fremgår, at uheldet skete omkring kl. 17.30-18.00 den 23. maj 2025, hvor det, jf. data fra DinGeo, ikke kan have været mørkt, idet der først var solnedgang kl. 21.29 den pågældende dag. Selskabet mener derfor ikke, at klager er fremkommet med en reel årsag til, hvordan han kunne overse advarselsskiltene omkring et skarpt højresving på strækningen.

Data fra DinGeo er fremlagt som **bilag I**.

Selskabet er fortsat af den opfattelse, at klageren med den høje fart har kørt groft uforsvarligt, og at klager skulle have udvist agtpågivenhed som følge af, at det havde regnet meget den pågældende dag, ligesom kørebanen var meget våd, hvilket er en skærpende omstændighed, særligt henset til det skarpe sving og den forhøjede hastighed.

Selskabet fastholder fortsat, at klager har handlet groft uagtsomt i forbindelse med skadens indtræden, og at han som følge heraf ikke er berettiget til dækning."

Klageren har i brev af 7/11 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Codan skriver klager har gjort gældende at han ikke var kendt i området det er korrekt. Og når man drejer til højre af ... skifter vejen tydelig karakter og kan minde om landevej og ikke med huse på begge sider som Codan (igen en misledning) påstår se bilag 1.

Codan skriver at billedet af byzone skiltet fra modsatte retning jf. bilag G er for at illustrere i klage 1 skriver i det er tydelig skiltning af vejens forløb (det er misledende information). [Klageren] fastholder at der ikke er tale om groft uagtsomhed men situationen skyldes fejlbedømmning af vejens forløb og dermed kom for sent på bremsen som også er beskrevet i bilag E DanChrash rapporten.

Codan svarer heller ikke på at de har afmeldt og låst bilen som totalskadet uden [klageren] samtykke og uden erstatning af bilen, hvordan forholder de sig til det?"

Selskabet har i kommentar af 15/11 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Klager har opfordret selskabet til at svare på, hvorfor bilen er blevet afmeldt og låst som totalskadet uden klagers samtykke og uden at udbetale erstatning af bilen.

Selskabet bemærker, at det helt konkret er lovbestemt, at biler skal låses og afmeldes, når de erklæres totalskadet, uanset om der ydes erstatning eller ej. Herunder fremgår det, at hvis en bil er skadet for mere end 80 % (papegøjeplader) af bilens handelsværdi, skal selskabet afmelde og totalskadeblokere et køretøj, jf. registreringsafgiftslovens § 19, stk. 4, hvilket er tilfældet i nærværende sag.

Selskabet er blevet oplyst af det pågældende værksted (...) om, at klager selv har afhentet bilen på værkstedet og at de ikke længere er i besiddelse af klagers bil."

Klageren har i brev af 18/11 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vi står uforstående over alm Brands svar, vi har nedenfor sat udklip ind af den henviste lovtekst fra registreringsafgiftsloven § 19 som i øvrigt er historisk indeholder ikke noget stk. 4 og omhandler i øvrigt ikke det der er beskrevet i svaret fra Alm Brand.

§ 19. Et køretøj kan ikke registreres eller omregistreres i Køretøjsregisteret, før registreringsafgiften er betalt. Dette gælder dog ikke i tilfælde som nævnt i § 17, stk. 1. *Stk. 2.* Ved opkrævning af beløb efter denne lov finder opkrævningslovens § 6 og § 7 om gebyr og rente ved forsinket betaling tilsvarende anvendelse.

Vi har ligeledes udklip fra henvisningen i § 19 som heller ikke er relevant

§ 17. En registreret virksomhed hæfter for afgiften af de køretøjer, virksomheden angiver afgiften af efter § 16.

Stk. 2. Afgiften betales for en afregningsperiode efter reglerne i lov om opkrævning af skatter og afgifter m.v. (opkrævningsloven).

Stk. 3. Afgiften af et køretøj henføres til den afregningsperiode, hvor køretøjet anmeldes til registrering i Køretøjsregisteret.

§ 17 a. (Ophævet)

Omkring alm.brand konstatering om bilens placering kan vi oplyse at bilen er afhentet fra ..., efter beskeden fra alm.brand om bilen ikke var dækket af forsikringen og det således ikke var udgiftfrit at have bilen stående der længere.

Bilen henstår forsvarligt, indendørs og urørt på ..."

Selskabet har i kommentar af 20/11 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Selskabet skal hermed fremsende et link til den gældende lovhjemmel, som vi tidligere har henvist til: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/1030>.

Selskabet anmoder herefter nævnet om at træffe afgørelse i sagen, idet klagerens bemærkninger ikke har betydning for vurdering af sagens faktiske oplysninger."

Klageren har i brev af 30/11 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Tak for fremsendte præcisering og henvisning til en bekendtgørelse og ikke registreringsafgiftslovens § 19 stk 4. som i alm.brand svarskrift.

Alm brand henviser til samme bekendtgørelsen at de har ret til at låse og erklære bilen totalskadet uanset om der ydes erstatning eller ej, **Det er vi ikke enige om ud fra fremsendte dokumentation.**

Nedenstående klip er fra henvisningen i bilag J

Bekendtgørelse om registreringsafgift

I medfør af § 2, stk. 1, nr. 15, og stk. 2 og 5, § 3, stk. 1, § 3 a, stk. 11, § 3 c, stk. 5, § 7, stk. 9, § 7 a, stk. 6, § 8, stk. 5, § 10, stk. 5, § 14, stk. 2, og § 27, stk. 2, i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 228 af 11. marts 2020, fastsættes:

§ 19. Køretøjets handelsværdi før skaden fastsættes af forsikringsselskabet eller taksatoren efter registreringsafgiftslovens § 7, stk. 2.

Stk. 2. Forsikringsselskabet eller taksatoren udfærdiger en skadesopgørelse efter registreringsafgiftslovens § 7, stk. 3, over udgifterne til genopbygning af køretøjet. I skadesopgørelsen anvendes bruttopriser på nye reservedele, herunder nyt karosseri. Bruttopriser er de priser, der sædvanligvis anvendes ved fakturering til private af det værksted, hvor genopbygningen påtænkes gennemført. Genopbygning kan ske i udlandet.

Stk. 3. For køretøjer, der ikke kan repareres afgiftsfrit, afgiver forsikringsselskabet eller taksatoren i forbindelse med skadesopgørelsen en erklæring om, at køretøjet ikke kan repareres afgiftsfrit. Erklæringen skal indeholde oplysning om motorkøretøjets mærke, art, stelnummer og seneste registreringsnummer.

Erklæringen skal medfølge ved eventuel overdragelse af det beskadigede motorkøretøj.

Stk. 4. Registreringsattesten og nummerpladerne for et køretøj, der ikke kan genopbygges afgiftsfrit, skal afleveres til forsikringsselskabet eller taksatoren. Forsikringsselskabet eller taksatoren afmelder køretøjet, herunder destruerer nummerpladerne, og registrerer i Køretøjsregisteret, at køretøjet ikke kan genopbygges afgiftsfrit (en totalskadeblokering). Derefter kan forsikringsselskabet eller taksatoren udlevere registreringsattesten til køretøjets ejer."

Selskabet har i kommentar af 3/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Som selskabet tidligere har oplyst, følger af det registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, at et køretøj erklæres totalskadet, såfremt udgiften til udbedring af skaden overstiger visse procentgrænser. Procentgrænserne afhænger herefter af køretøjstypen og for klagers bil er der helt konkret tale om en grænse på 80 % af bilens handelsværdi, idet der er tale om papegøjeplader. Selskabet har derfor

været berettiget til at foretage en totalskadeblokering, jf. bekendtgørelse om registreringsafgift."

Klageren har i brev af 4/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Som vi tidligere har skrevet er det ikke et spørgsmål om hvorvidt bilen er totalskadet eller ej men om erstatningspligten da i jo har afmeldt og låst bilen uden erstatning eller samtykke fra [klageren] som jo stadig er retmæssig ejer af bilen da i efterfølgende besluttede ikke at udbetale erstatning. I henviser nu til registreringsloven § 7, stk. 1, her står heller ikke noget om at i ikke har erstatningspligt efter i har foretaget totalskadeblokering.

I svar fra alm brand d.15-11-2025 skriver følgende: *at det helt konkret er lovbestemt, at bilen skal låses og afmeldes, når de erklæres totalskadet, uanset om der ydes erstatning eller ej.*

Jeg kan ikke finde nogen steder at det er lovbestemt??

Ankenævnet *for* Forsikring

11.

103992

I det seneste fra alm brand d.03-12-2025 undlader i også at svare på det spørgsmål om erstatningspligt eller ej efter alm brand har lavet totalskadeblokering!!"

Ankenævnet for Forsikring

12.

103992

Selskabet har i kommentar af 10/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vurderingen af klagers erstatningspligt fremgår af 1. og 2. klagesvar og selskabet må således henvise hertil og har ikke flere bemærkninger til sagen.

Selskabet skal bede Ankenævnet om at træffe afgørelse ud fra det fremlagte, idet klagerens gentagne bemærkninger ikke er relevant for den konkrete vurdering."

Klageren har i brev af 11/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har modtaget alm.brand forsikrings sidste svar af den. 10-12-2025 og ser frem til Ankenævnets afgørelse i den forbindelse fastholder vi nedenstående og ubesvarede spørgsmål som vi håber i vil ligge vægt på i jeres vurdering da vi mener det er helt afgørende i sagen.

Vi ser meget frem til at høre fra jer.

Som vi tidligere har skrevet er det ikke et spørgsmål om hvorvidt bilen er totalskadet eller ej men om erstatningspligten da i jo har afmeldt og låst bilen uden erstatning eller samtykke fra [klageren] som jo stadig er retmæssig ejer af bilen da i efterfølgende besluttede ikke at udbetale erstatning.

I henviser nu til registreringsloven § 7, stk. 1, her står heller ikke noget om at i ikke har erstatningspligt efter i har foretaget totalskadeblokering.

I svar fra alm brand d.15-11-2025 skriver følgende: *at det helt konkret er lovbestemt, at bilen skal låses og afmeldes, når de erklæres totalskadet, uanset om der ydes erstatning eller ej.*

Jeg kan ikke finde nogen steder at det er lovbestemt??

I det seneste fra alm brand d.03-12-2025 undlader i også at svare på det spørgsmål om erstatningspligt eller ej efter alm brand har lavet totalskadeblokering!!"

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

"Klager har gentagne gange sat spørgsmålstegn ved selskabets pligt til at foretage totalskadeblokering af hans køretøj uden at udbetale erstatning.

Selskabet bemærker hertil, at når skaden er omfattet af forsikringen, men ikke dækkes, skal køretøjet afmeldes og blokeres i Motorregisteret, hvis skader overstiger reparationsgrænsen. Selskabet har i den forbindelse allerede oplyst, at reparationsudgifterne ifølge taksator overstiger 80 % (papegøjeplader) af bilens handelsværdi, hvorfor køretøjet er blevet erklæret totalskadet, også selvom skaden ikke er dækningsberettiget, jf. selskabets vurdering om grov uagtsomhed.

Det fremgår af registreringsafgiftsloven og bekendtgørelse om registreringsafgift 19, stk. 3 og 4, at forsikringsselskabet skal afmelde et totalskadet køretøj, destruere nummerpladerne og registrere i Motorregistret, når et køretøj ikke kan genopbygges afgiftsfrit (totalskadeblokering).

Ankenævnet for Forsikring

13.

103992

Selskabet kan oplyse, at handelsværdien er fastsat til 65.000 kr. inkl. moms efter aftale med klager den 3. juni 2025, og at reparationsudgifterne for skaden er opgjort til i alt 122.436,81 kr. inkl. moms.

Selskabet har fremlagt skadesopgørelsen i **bilag K**.

Sammenfattende gøres det gældende, at selskabet finder, at sagen er afgjort korrekt. Kaskoskaden er afvist, da skaden er forvoldt med grov uagtsomhed og bilen er således afmeldt, da reparationsudgifterne overstiger 80 % af bilens handelsværdi og bilen dermed er totalskadet.

Selskabet skal i øvrigt henvise til § 20, stk. 1, i bekendtgørelse om registreringsafgift, jf. bilag J, som regulerer en situation som den foreliggende, hvor klagerens bil på skadetidspunktet er omfattet af en skadesforsikring, men hvor skaden ikke dækkes af forsikringen.

Der henvises til kendelse afsagt af Ankenævnet 103326."

Klageren har i brev af 18/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Selskabet vurderer i 3 afsnit af klagesvar 3 at der er tale om grov uagtsomhed, vi har d.07-11-2025 stillet spørgsmål om dette og ligeledes læst bilag E DanCrash rapporten som beskriver at der bliver bremsset hårdere og hårdere på bremsen frem til kollision som jo med alt sin tydelighed svare til påstanden om at [klageren] blev overrasket over vejens forløb. Det er klart uagtsomhed fra [klageren] side men ikke groft uagtsomhed som alm.brand fastholder (Det er det spørgsmål vi ønsker vurderet af Ankenævnet for forsikring).

Udklip fra Bilag E **Dancrash Rapport**

'Jf. udlæste kollisiondata var bilen under afbremsning i 5 sek. med ABS og ESC aktive. De udlæste data vidner om et kørselsforløb, hvor der ikke bremses maksimalt til at starte med, men des længere bilen bevæger sig frem, desto hårdere bliver trykket på bremsen, frem til kollisionen.

Bilens hastighed blev registreret til 88 km/t vist i speedometeret 5 sekunder inden kollision og blev under afbremsning nedsat til ca. 32 km/t i kollisionøjeblikket."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af rapport af 3/7 2025 fra DanCrash fremgår bl.a.:

"Konklusion

Data er udtrukket fra bilens EDR-modul (Event Data Recorder), som har registreret en låst frontal-kollision ved tændingscyklus 5737. Den registrerede primære hastighedsændring i bilens længderetning, på -19 km/t, er i overensstemmelse med en kollision opstået mod bilens kørselsretning.

Jf. udlæste kollisiondata var bilen under afbremsning i 5 sek. med ABS og ESC aktive. De udlæste data vidner om et kørselsforløb, hvor der ikke bremses maksimalt til at starte med, men des længere bilen bevæger sig frem, desto hårdere bliver trykket på bremsen, frem til kollisionen.

Bilens hastighed blev registreret til 88 km/t vist i speedometeret 5 sekunder inden kollision og blev under afbremsning nedsat til ca. 32 km/t i kollisionøjeblikket.

...

Bilen er skadet over hele forenden, der er deformeret og trykket ind. Forlygterne er ligeledes trykket tilbage, og har herved deformeret forskærmenes øverste og forreste hjørner.

...

Venstre side af bilen er ridset på forskærm, begge døre og bagskærmen.

...

Selen i førersiden ligger løst over sæder, og indikerer at selestrammere er udløst sammen med frontairbag i fører- og passagersiden.

...

'Event Data Recorder' - Kollisionsdata

Sagens [bil] er udstyret med en 'Event Data Recorder' som registrerer og gemmer hændelser hvor bilen har været udsat for en hastighedsændring på mere end 8 km/t over 150 ms. i en kollision, når bilens tænding er drejet så bilen er aktiv.

Udlæsningen blev foretaget med Bosch CAN-Plus af undertegnede, der er uddannet og certificeret bruger af systemet. Data blev udlæst i sin helhed uden fejl, og i de udlæste data, fremgår det, at bilen i dens levetid har registreret en hændelse, en låst frontalkollision med udløsning af airbag som følger. Data blev udlæst ved aktivering nr. 5745.

...

Den registrerede kollision opstod ved tændingscyklus 5737, 8 tændinger før data blev udlæst, hvor modulet 1 sekund inden kollisionen har registreret at førerselen som den eneste var registreret som anlagt.

...

De aktive hjælpesystemer som ABS og ESC er aktive, som fremgår herover, hvor EDR-modulet har registreret at advarselsslampen for disser ikke var tændt (Off).

Den registrerede kollision vises herunder at være registreret til -19,50 km/t på 80 ms. En negativ hastighedsændring indikerer en kollision mod bilens kørselsretning (forenden ved kørsel fremad).

...

Delkonklusion 2

Den registrerede kollision er opstået 8 tændingscyklus tidligere end da bilens data blev udlæst, hvilket er i overensstemmelse med at bilen er blevet bugseret efter uheldet, hvorfor de registrerede data overvejende overensstemmelse er dannet og registreret ved det anmeldte uheld.

En negative hastighedsændring er i overensstemmelse med de fotodokumenterede skader på bilens forende.

Pre-Crash Data

Som en del af de data bilen registrerer i uheld, gemmes der ligeledes data vedr. bilens betjening samt hastighed 5 sek. inden kollisionen. Som vist i skemaet herunder, har bilen indledende registreret en hastighed vist i speedometeret på 88 km/t. Fra tiden 4,4 sek. før kollision påvirkes bremsen frem til kollisionsøjeblikket.

...

Speederen ses indledende at være nedtrykket let, hvorefter foden flyttes til bremsepedalen, indikeret med de røde pile herover.

Frem til tiden -3.2 sek. inden kollisionen er ABS-systemet inaktiv, og hastigheden ses at aftage med op til 3 m/s² svarende til en almindelig til hård opbremsning. Fra tiden -3,2 til -3,0 afbremses

bilen med ca. 7 m/s² svarende til en kraftig opbremsning, tæt 9 m/s² som er det maksimale der kan opnås af bilen på tør asfalt.

Under resten af afbremsningen er ABS-systemet aktivt regulerende, hvorfor friktionen mod underlaget vurderes at være nedsat, muligvis pga. nedbør, og bilen ikke kan afbremse med mere end 7 m/s².

Bilens rotation om egen akse ses at være negativ fra -3.8 sek. til -1.2 sek. hvilket er ensbetydende med at bilen er under svingning mod højre. Årsagen til at den mod slutningen svinger omkring 0 grader kan være at underlaget er væsentlig løsere end asfalten og/eller fordi føreren retter rattet op, så bilen kører lige frem.

ESC-systemet er aktiv fra -2.4 sek. til -0.8 sek. som indikerer at hjulene ikke kan følge det tilførte styreudslag fra føreren. At systemet bliver inaktiv frem til slut, bekræfter at føreren retter styreudslaget op.

Delkonklusion 3

Bilens hastighed er for høj til at svinget kan gennemføres, og de aktive systemer i bilen har forsøgt at holde bilen på den tiltænkte kurve ved det tillagte styreudslag uden succes."

Af selskabets taksatorrapport af 7/8 2025 fremgår bl.a.:

"Forbehold

Skaden er opgjort med forbehold for forsikringsselskabets erstatningspligt.

Totalskade

...

Arbejds løn i alt 8.280,00 kr.

Reservedele i alt 77.775,53 kr.

Lak 11.403,40 kr.

Miljøomk. af lakmat. (6,0 %) 374,60 kr.

Miljøomk. af arb. løn (1,4 %) 115,92 kr.

Momspligtig 97.949,45 kr.

Moms 25,00 % 24.487,36 kr.

I alt inkl. moms 122.436,81 kr.

Handelsværdi: 65.000,00 kr.

Rep. grænse: 52.000,00 kr."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"Kasko

For Kasko gælder følgende betingelser og Fællesbestemmelser.

...

Vi dækker ikke

...

Forsæt, spiritus, manglende kørekort med videre

- skader, der forvoldes med forsæt eller skyldes grov uagtsomhed."

Ankenævnet *for* Forsikring

16.

103992

Nævnet har fået forelagt fotografier fra Google Maps.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 24/5 2025, at han den 23/5 2025 var kørt ligeud i et sving og havde påkørt parkerede biler med den følge, at klagerens bil blev totalskadet. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at skaden er forvoldt ved klagerens grove uagtsomhed. Klageren ønsker dækning. Klageren er utilfreds med, at selskabet har totalskadeblokeret bilen.

Klageren har anført, at det er naturligt, at man ikke blokerer bremsen, når man bliver overrasket over vejens forløb. Klageren har anført, at det fremgår af DanCrash-rapporten, at han bremsede hårdere og hårdere frem til kollision, hvilket svarer til påstanden om, at han blev overrasket over vejens forløb. Klageren fejlbedømte vejens forløb og forsøgte bedst muligt at navigere igennem svinget. Klageren var ikke kendt i området, og han overså skiltning med advarsel om skarpt højresving pga. mørke, regn eller kortvarig uopmærksomhed. Klageren har anført, at når man drejer, så skifter vejen tydeligt karakter og kan minde om en landevej og ikke en vej med huse på begge sider. Klageren kan anerkende, at han har udvist uagtsomhed, men ikke grov uagtsomhed. Klageren har anført, at han ikke har fået mulighed for at reparere bilen, og at selskabet ikke har pligt til at totalskadeblokere bilen.

Selskabet har anført, det fremgår af udlæsningsrapporten fra DanCrash, at der var registreret en hastighed på 88 km/t 5 sekunder inden kollision i et skarpt højresving, hvor der var tydelig fysisk og visuel skiltning i kombination med en våd vejbelægning. Selskabet har anført, at det kan konstateres, at der bremses ca. 100 meter før svinget, men kun med 8 % bremsepåvirkning, hvilket må beskrives som en meget begrænset nedbremsning i lyset af den tydelige fysiske og visuelle skiltning om et skarpt højresving forude. Selskabet har anført, at man i regnvejr generelt bør sænke farten, da vejgreb og sigtbarhed forringes, og bremselængden øges. Selskabet har anført, at der på strækningen er en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, hvorfor der er tale om en fartoverskridelse på 76 % i forhold til den tilladte fartgrænse. Selskabet har anført, at klageren som følge af den meget høje fart mistede herredømmet over bilen, hvorved bilen

skred ud ad vejen, hvilket bekræftes af udlæsningsrapporten fra DanCrash. Klageren har ikke kørt efter forholdene i vejsvinget, og henset til den våde vejbane og det dårlige vejgreb skulle klageren have udvist ekstra forsigtighed/agtpågivenhed ved kørslen, idet der er indlysende fare og stor risiko, når man vælger at køre med så høj fart i vådt føre og i et skarpt vejsving.

Det fremgår af rapport af 3/7 2025 fra DanCrash, at "Jf. udlæste kollisionsdata var bilen under afbremsning i 5 sek. med ABS og ESC aktive. De udlæste data vidner om et kørselsforløb, hvor der ikke bremses maksimalt til at starte med, men des længere bilen bevæger sig frem, desto hårdere bliver trykket på bremsen, frem til kollisionen. Bilens hastighed blev registreret til 88 km/t vist i speedometeret 5 sekunder inden kollision og blev under afbremsning nedsat til ca. 32 km/t i kollisionsøjeblikket ... Bilens hastighed er for høj til at svinget kan gennemføres, og de aktive systemer i bilen har forsøgt at holde bilen på den tiltænkte kurve ved det tillagte styreudslag uden succes".

Det fremgår af selskabets taksatorrapport af 7/8 2025, at "Skaden er opgjort med forbehold for forsikringsselskabets erstatningspligt. Totalskade ... I alt ... 122.436,81 kr. Handelsværdi: 65.000,00 kr. Rep. grænse: 52.000,00 kr.".

Det fremgår af selskabets brev af 23/9 2025 til nævnet, at "Selskabets skadeinspektør var herefter den 12. juni 2025 i telefonisk kontakt med klager, hvor det blev oplyst, at bremserne virkede som de skulle, men at bilen gled ud og at årsagen var ukendt. Klager oplyste, at det havde regnet og at vejen var våd ... Den 20. juni 2025 var selskabets skadeinspektør i telefonisk kontakt med klager igen, som stadig ikke kunne huske, hvad der var sket før og under uheldet. Han huskede alene, at det havde regnet hele dagen og at det var vådt, da uheldet indtraf. Han huskede, at hans sko stadig var våde".

Det fremgår af forsikringsbetingelserne, at forsikringen ikke dækker "skader, der forvoldes med forsæt eller skyldes grov uagtsomhed".

Ankenævnet for Forsikring

19.

103992

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har afvist dækning med henvisning til, at skaden skyldes klagerens grove uagtsomhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at DanCrash har konkluderet, at klageren ca. 5 sekunder før kollisionen førte bilen med en speedometerhastighed på 88 km/t i en 50 km/t-zone. Nævnet bemærker, at det fremgår af DanCrash-rapport, at "Bilens hastighed er for høj til at svinget kan gennemføres, og de aktive systemer i bilen har forsøgt at holde bilen på den tiltænkte kurve ved det tillagte styreudslag uden succes".

Nævnet har også lagt vægt på, at der ca. 100 meter før svinget er skiltning med advarsel om en skarp højre-kurve, og at der ved svinget er opsat et O 42-vejskilt med retningspile i hver retning. Kørselsforløbet og skiltningen understøtter efter nævnets opfattelse, at klagerens adfærd ikke alene var udtryk for et kort øjebliks uopmærksomhed.

Nævnet bemærker, at der ikke foreligger oplysninger om, at der konkret var særlige, fareskabende forhold ved skadestedet, f.eks. dyr, genstande eller andet på kørebanen, som klageren skulle undvige. Den omstændighed, at skaden skete i almindeligt vådt føre, kan ikke begrunde, at der ikke var tale om grov uagtsomhed, idet man efter færdselsloven har pligt til at tilpasse sin kørsel efter forholdene.

Totalskadeblokering

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, at der skal betales ny registreringsafgift af køretøjer i den situation, hvor udgiften inklusive moms til fuldstændig udbedring af færdsels-skader mv. overstiger en vis procentdel af handelsværdien før uheldet. Procentsatsen afhænger af registreringstypen af det pågældende køretøj.

Det fremgår af registreringsafgiftsloven og bekendtgørelse om registreringsafgift 19, stk. 3 og 4, at forsikringsselskabet skal afmelde et totalskadet køretøj, destruere nummerpladerne og registrere i Motorregistret, når et køretøj ikke kan genopbygges afgiftsfrit (totalskadeblokering).

Ankenævnet for Forsikring

20.

103992

På den baggrund finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere selskabets afgørelse, idet klagerens bil ikke kan repareres for et beløb, der er mindre end bilens anslåede handelsværdi. Selskabet havde derfor pligt til at afmelde den totalskadede bil, destruere nummerpladerne og registrere i Motorregistret, at bilen ikke kan genopbygges afgiftsfrit.

Nævnet har herefter ikke grundlag for at pålægge selskabet at trække indberetningen tilbage. Nævnet bemærker, at selskabets afmelding af bilen er i overensstemmelse med § 20, stk. 1, i bekendtgørelse om registreringsafgift, der regulerer en situation som den foreliggende, hvor en bil er omfattet af en skadeforsikring, men hvor skaden ikke dækkes af forsikringen.

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.



Jørgen Steen Sørensen

formand