

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 19. august 2026 blev i sag nr. 105643:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

If Skadeforsikring
Stamholmen 159
2650 Hvidovre

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring.

I klageskema af 19/3 2026 har klagerens advokat bl.a. anført:

" 1. PÅSTAND

Samlet gøres det gældende, at If Skadeforsikring er forpligtet til at anerkende skaden som dækningsberettiget under kaskoforsikringen og udbetale erstatning i overensstemmelse med policen tillagt renter i henhold til forsikringsaftalelovens § 24, stk. 2.

2. HVAD SAGEN ANGÅR

Sagen angår, om If Skadeforsikring med rette har afvist kaskodækning for skade på klagers bil efter et færdselsuheld den 4. oktober 2025.

Klagen vedrører en [bilmærke], registreringsnummer ... som under kørsel på ... motorvejen i kraftig regn og sidevind mistede vejgrebet og aquaplannede, hvorefter bilen roterede og ramte autoværnet.

If har afvist at dække skaden under kaskoforsikringen med henvisning til, at klager skulle have fremkaldt skaden ved grov uagtsomhed, idet bagdækkene ved efterfølgende måling viste en mønsterdybde under det lovpligtige minimum på 1,6 mm.

Sagen angår herefter, om betingelserne for at statuere grov uagtsomhed er opfyldt.

3. POLICEN

Klager har tegnet kaskoforsikring hos If Skadeforsikring for den omhandlede bil. ...

Forsikringen omfatter bl.a. skade på det forsikrede køretøj i forbindelse med færdselsuheld.

Polisen er fremlagt som **bilag 1**

4. FORSIKRINGSBETINGELSERNE

Af forsikringsbetingelserne (vilkår A-44) fremgår:

Pkt. 5.1 – grov uagtsomhed

'Forsikringen dækker ikke skader, som er forvoldt ved grov uagtsomhed.'

Der findes ingen sikkerhedsforskrift i vilkårene vedrørende dækmønsterdybde eller dæktype.

Det følger derfor, at selskabet alene kan afvise dækning, hvis det godtgøres:

1. at klager har handlet groft uagtsomt, og
2. at denne adfærd har været årsag til skaden

Bevisbyrden herfor påhviler selskabet.

Forsikringsvilkår fremlægges som **bilag 2**

5. HÆNDELSESFORLØBET

Uheldet indtraf den 4. oktober 2025 omkring kl. 11.00–11.30 på ... motorvejen. På tidspunktet for hændelsen var der kraftig regn, betydelige vandansamlinger på kørebanen samt kraftig sidevind.

Klager kørte med en hastighed på ca. 110 km/t, hvor den tilladte hastighed er 130 km/t. I forbindelse med overhaling af en lastbil trak klager ud i venstre vognbane.

Under overhalingen ramte bilen en større vandansamling, hvorefter bilen pludseligt mistede vejgrebet og begyndte at skride mod lastbilen. Klager reagerede ved at styre kontra og bremse med henblik på at undgå kollision med lastbilen.

Bilen mistede herefter stabiliteten, roterede og ramte autoværnet.

Der var tale om et eneuheld, og ingen personer kom til skade.

Skaden blev anmeldt til If Skadeforsikring samme dag.

Skaden er opgjort til **255.103,19 kr.**, jf. taksatorrapporten **bilag 3** og fakturaen for taksering og adskillelse **bilag 4**.

Ved den efterfølgende besigtigelse konstaterede If, at bagdækkene havde en mønsterdybde under det lovpligtige minimum på 1,6 mm. Bagdækkene blev målt til henholdsvis 0,92–1,07 mm og 1,41 mm, mens fordækkene var i lovlig stand. Afvigelsen fra minimumskravet udgjorde således alene ca. 0,2–0,7 mm.

If traf herefter afgørelse den 7. november 2025 om at afvise kaskodækning. Af afslaget fremgår, at If vurderede, at klager ved at føre bilen med nedslidte bagdæk i vådt føre havde handlet groft uagtsomt, og at dækkenes tilstand var den direkte årsag til, at bilen mistede vejgrebet og aquaplanede, jf. **bilag 5**.

Klager bestred afgørelsen og indgav klage til Ifs Kundeombud ved brev af 14. januar 2026, jf. **bilag 6**.

Ifs Kundeombud traf herefter afgørelse den 18. februar 2026 og fastholdt selskabets afvisning, jf. **bilag 7**. Kundeombuddet lagde vægt på, at begge baghjul var nedslidte under det lovlige minimum, og at det efter praksis må anses som udgangspunkt groft uagtsomt at køre med nedslidte dæk i meget vådt føre på motorvej. Kundeombuddet anførte endvidere, at det ikke kunne afvises, at dækkenes tilstand var årsagen til, at klager mistede herredømmet over bilen. (mine understregninger)

Da det ikke er lykket at komme til enighed med If Skadeforsikring er sagen indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

6. KLAGERS ANBRINGENDER

6.1 Ingen sikkerhedsforskrift – bevisbyrden påhviler If

Da der ikke foreligger en sikkerhedsforskrift vedrørende dækkenes mønsterdybde, skal sagen vurderes efter reglerne om grov uagtsomhed, jf. forsikringsaftalelovens § 18 og vilkårenes pkt. 5.1.

Det påhviler derfor If at godtgøre:

1. at klager har handlet groft uagtsomt, og
2. at denne adfærd var årsagen til skaden

Det bemærkes i den forbindelse, at henvisninger til ankenævnspraksis vedrørende sikkerhedsforskrifter efter FAL § 51 ikke er sammenlignelige med nærværende sag.

6.2 Ulovlig mønsterdybde og praksis

Det følger af fast praksis fra Ankenævnet for Forsikring, at kørsel med ulovlig mønsterdybde ikke i sig selv udgør grov uagtsomhed. Der henvises bl.a. til AK 91383, hvor klager fik medhold, selv om dækkene var under minimumskravet.

If har i Kundeombuddets afgørelse henvist til kendelserne AK 99129, AK 80937 og AK 94540, samtidig med at det anføres, at praksis beror på en konkret vurdering, og at det kan være vanskeligt at sammenligne afgørelser. Ikke desto mindre er det netop dette, som If gør.

AAK 99129 omhandler imidlertid en sikkerhedsforskrift og er derfor ikke sammenlignelig med nærværende sag.

I AK 80937 lagde nævnet vægt på at alle 4 dæk var under det lovlige niveau. I AK 94540 var dækkene markant mere nedslidte hvor *'lærredet i dækket var synligt'*.

I nærværende sag var det derimod alene bagdækkene, der var under minimumskravet, mens for-dækkene var i lovlig stand, og afvigelsen udgjorde alene ca. 0,2–0,7 mm. Der er således tale om en marginal overskridelse af minimumskravet, som ikke kan sidestilles med de tilfælde i praksis, hvor dækkene er væsentligt nedslidte eller næsten glatte.

Når If samtidig anfører, at det 'ikke kan afvises', at dækkenes tilstand har haft betydning for uheldet, overser selskabet, at det påhviler dem at løfte bevisbyrden, og at en sådan formulering ikke er tilstrækkelig til at godtgøre den fornødne årsagssammenhæng.

Under disse omstændigheder kan de af If påberåbte kendelser ikke føre til, at bevisbyrden anses for løftet, og der må i stedet lægges vægt på den praksis, der vedrører sammenlignelige forhold, herunder AK 91383, hvor nævnet ikke fandt grundlag for at statuere grov uagtsomhed.

6.3 Årsagssammenhæng

Uheldet skyldtes en kombination af flere samtidige forhold, herunder kraftig regn med betydelige vandansamlinger, kraftig sidevind samt påvirkning fra lastbil under overhaling.

Klager kørte med en hastighed under den tilladte og havde tilpasset sin kørsel til de vanskelige vejrforhold.

Det bemærkes særligt, at klager foretog en aktiv kontramanoevre og bremsning for at undgå kollision med lastbilen. Det er således klagers undvigemanoevre i en allerede ustabil situation – og ikke dækkenes tilstand isoleret – der udløser rotationsforløbet.

If har ikke fremlagt teknisk dokumentation for, at dækkenes tilstand var den afgørende årsag til skaden.

If og Kundeombuddet har alene anført, at det 'som udgangspunkt' må anses for groft uagtsomt at køre med nedslidte dæk i vådt føre, og at det 'ikke kan afvises', at dækkenes tilstand var årsagen til uheldet.

Dette opfylder ikke det beviskrav, der påhviler selskabet.

Det er ikke tilstrækkeligt, at en årsagssammenhæng ikke kan udelukkes eller 'ikke kan afvises'. Det kræves, at selskabet godtgør, at dækkenes tilstand faktisk var den udløsende årsag til skaden.

Enhver bevisusikkerhed må i den forbindelse komme selskabet til skade.

6.4 Berettiget forventning om lovlig stand

Dækkene blev monteret i forsommeren 2025, dvs. få måneder før skaden.

Klager havde derfor rimelig grund til at gå ud fra, at dækkene var i lovlig stand.

Dette forhold tillægges vægt i praksis, jf. bl.a. AK 91383.

7. SAMLET VURDERING

Der foreligger ingen sikkerhedsforskrift i forsikringsvilkårene, hvorfor spørgsmålet om dækning alene skal vurderes efter reglerne om grov uagtsomhed, jf. FAL § 18, stk. 2. Det påhviler derfor If at godtgøre, at klager har handlet groft uagtsomt, og at der er årsagssammenhæng mellem den påberåbte adfærd og skaden.

Denne bevisbyrde er ikke løftet.

Det bemærkes i den forbindelse, at det alene var bagdækkene, der var marginalt under minimumskravet, og at uheldet indtraf som følge af en konkret hændelseskæde med flere samtidige forhold, herunder kraftig regn, vandansamlinger, sidevind samt en aktiv undvigemanøvre for at undgå kollision med en lastbil.

Klager handlede ikke groft uforsvarligt.

Det gøres derfor gældende, at skaden er dækningsberettiget under kaskoforsikringen.

AK 91383 vedrørte tilsvarende mønsterdybder (ca. 0,97–1,55 mm) og førte ikke til statuering af grov uagtsomhed."

Selskabet har den 15/12 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vi har modtaget klagen via portalen og frafalder kald og varsel.

Sagen vedrører et færdselsuheld den 4. oktober 2025, hvor klager mistede herredømmet over bilen på motorvejen ved kørsel i regnvejr.

Klagers bil kørte med dæk, der var slidt betydeligt under det lovlige niveau.

Twisten vedrører om Klager herved har forårsaget uheldet ved grov uagtsomhed.

Kundeforhold

Klager har købt forsikring for ... fra foråret 2025.

Her under købte klager ansvar og kaskoforsikring for den i sagen omhandlede bil – en [bilmærke og model] årgang ...

Vilkår A44 gælder for aftalen, og der er valgt en generel selvrisiko på 10.000 kr.

Sagsfremstilling

Klager anmelder at han under kørsel i kraftig regn på motorvejen førte bilen med ca. 110 km/t. Under overhaling af en lastbil, mister klager herredømmet over bilen, da han aquaplaner. Bilen ender i autoværnet og fortsætter ud en for vejen, hvor bilen standser.

Den præcise forklaring fremgår af anmeldelsen og er ligeledes gengivet i undersøgelsesrapporten.

Bilen blev af vejhjælp transporteret på værksted.

Værkstedet foretog herefter en gennemgang af skaderne på vegne af Klager, og kontaktede vores taksator.

Efter gennemgang af bilen, er denne størrelsesmæssigt godkendt, men der er taget forbehold for selskabets erstatningspligt, da der ud fra billederne var grund til at undersøge bilens dæk nærmere.

Reparationen er opgjort til 293.591,73 kr.

Af klagers bilag kan vi forstå, at værkstedet har krævet betaling for opgørelse af den potentielle reparation af Klager.

Selskabet har ikke bedt værkstedet foretage adskillelse mv., men har modtaget deres estimat til godkendelse. Om regningen står i rimeligt forhold til det arbejde værkstedet har udført for klager med at gennemgå skaderne er et spørgsmål mellem Klager og værkstedet.

Måling af bilens dæk foretog vores konsulent på værkstedet den 13. oktober.

Kontrolmåling fremgår af undersøgelsesrapporten og viser at begge bilens bagdæk var slidt til betydeligt under lovens minimalt tilladte niveau på 1,6 mm.

Konklusion

Klager aquaplanede ved kørsel i kraftig regn med motorvejsagtighed. Begge bilens bagdæk var slidt betydeligt mere end tilladt.

Kørsel med så nedslidte dæk, medfører en betydelig og indlysende risiko for, at bilen vil aquaplane selv ved lave hastigheder, da den manglende slidbane medfører vandet ikke kan dræne vandet fra dækket.

Det forhold at klager vælger at køre med ulovlige dæk med motorvejshastighed på regnvåd vej, indebærer således en så indlysende risiko for, at klager ville miste kontrollen med bilen, at dette indebærer Klager har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed, og der er direkte sammenhæng imellem kørslen med nedslidte dæk, og det skete uheld.

Det forhold at den maksimalt tilladte hastighed på strækningen var højere end, hvad klager kørte, kan ikke føre til et andet resultat.

Vi finder denne afgørelse er i overensstemmelse med Ankenævnets mangeårige praksis, jf. fx Ankenævnets 94540.

Klager har fremlagt police og vilkår samt parternes kommunikation, hvorfor dette ikke fremlægges herfra."

Klagerens advokat har i brev af 27/4 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Indledningsvis bemærkes, at If har anført, at værkstedets faktura for taksering er et forhold mellem klager og værkstedet.

Dette er ikke korrekt.

Det fremgår af taksatorrapporten, at opgørelsen af skaden er foretaget og godkendt af Ifs egen taksator, og arbejdet må derfor anses for udført på foranledning af If som led i selskabets behandling af skaden. Det fremgår endvidere direkte af fakturaen, at udgiften er opkrævet hos klager som følge af, at If har afvist at dække skaden.

Udgiften er således en direkte følge af skaden og Ifs håndtering heraf. Efter almindelige erstatningsretlige principper skal klager stilles som om skaden ikke var indtruffet, hvilket også omfatter nødvendige omkostninger til taksering og opgørelse af skaden. If kan derfor ikke afvise udgiften med henvisning til, at fakturaen formelt er udstedt til klager.

If gør derudover gældende, at der foreligger en direkte årsagssammenhæng mellem dækkenes tilstand og uheldet, samt at klager har handlet groft uagtsomt.

Dette bestrides.

Ifs vurdering bygger på en fejlagtig karakteristik af dækkenes tilstand. Der er ikke tale om 'betydeligt nedslidte' eller 'helt nedslidte' dæk, men alene en marginal overskridelse af minimumskravet på ca. 0,2–0,7 mm, og kun på bagdækkene.

If har endvidere ikke godtgjort den fornødne årsagssammenhæng. Selskabet anfører alene, at det ikke kan afvises, at dækkenes tilstand har haft betydning for uheldet. Dette opfylder ikke det beviskrav, der påhviler selskabet. Det er ikke tilstrækkeligt, at en årsagssammenhæng fremstår mulig eller sandsynlig – det kræves, at den godtgøres.

Uheldet indtraf i kraftig regn med vandansamlinger og sidevind under overhaling af en lastbil, og klager foretog en aktiv undvigemanøvre for at undgå kollision. Det er denne manøvre, der medfører, at bilen mister stabiliteten og roterer. Uheldet må således anses for resultatet af flere samtidige forhold og kan ikke tilskrives dækkenes tilstand alene.

Endelig er den praksis, som If henviser til, ikke sammenlignelig. I den fremhævede kendelse (AK 94540) lagde nævnet vægt på, at dækkene var helt nedslidte uden slidbane. Nærværende sag vedrører derimod alene en marginal afvigelse fra minimumskravet, hvor dækkene fortsat havde slidbane.

If har herefter ikke løftet bevisbyrden for, at klager ved grov uagtsomhed har fremkaldt skaden."

Selskabet har i brev af 11/5 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Værkstedets regning for, at lave tilbud på reparation

Klager gør gældende, at værkstedets regning for arbejde med opgørelse af skaden er foretaget og godkendt af Ifs egen taksator, og arbejdet må derfor anses for udført på foranledning af If som led i selskabets behandling af skaden.

Selskabet har ikke bedt værkstedet foretage adskillelse mv., men har modtaget deres estimat til godkendelse. Deres estimat godkendes størrelsesmæssigt af vores taksator.

Opgørelsen af skaderne er sket forud for kontakt til selskabet, og det er ikke sat i gang af If's taksator.

Taksators arbejde med at gennemgå tilbuddet om reparation og udfærdige taksatorrapport med forbehold er afholdt af selskabet.

Værkstedet har ikke foretaget noget arbejde på foranledning af If.

Det følger af ordlyden på værkstedets regning, at værkstedet ikke ville have krævet betaling for afgivelse af tilbud, hvis de fik opgaven med at reparere bilen.

Vi fastholder derfor, at If ikke er ansvarlig for, at Klager har fået en regning for værkstedets arbejde med udfærdigelse af tilbud på reparation/opgørelse.

Slidte dæk

Klagers rådgiver gør gældende, at dækkene alene er slidt med 0,7 mm. under det mindst tilladte/lovlige niveau.

Det er ikke korrekt, at dækkene 'alene' er slidt mellem 0,2 og 0,7 mm under det tilladte. Billederne af højre bagdæk viser, at slidbanen sine steder er helt væk (ses bl.a. på billedet på side 9 i rapporten:

Målingerne er taget hvor der er antydningen af dækmønster, og måling samt dæk kan ses i rapporten.

De viste målinger er i rækkefølge af billederne:

Højre bagdæk: 1,07 – 1,06 – 0,92 – 0,53

Venstre bagdæk: 1,7 – 1,88 – 1,41

Relevante afgørelser

Klagers rådgiver anfører, at kendelse 94540 ikke er sammenlignelig, da Klagers dæk i den sag var mere slidte end Klagers dæk er i den aktuelle sag.

Det er vores opfattelse, at det afgørende er, om bilen kører på dæk, der er slidt til under det lovlige niveau – ikke om der fortsat er antydningen af et dækmønster tilbage.

Denne praksis fremgår klart af kendelserne 102357, 101210 og 99129 – i den sidst nævnte var dækkene slidt til ca. 1 mm. – altså mindre slidte end Klagers bagdæk.

Betydningen af slidte dæk

Vi er ikke enige i, at det kan anses som trafiksikkert eller acceptabelt, at køre med ulovlige dæk, hvis bare de ikke er slidt mere end given procent over lovens minimumskrav.

Begge bagdæk er ulovlige, og bilen ville ikke kunne gå igennem syn med de nedslidte dæk.

Lovens minimumsgrænser må anses for det absolutte minimum af, hvad der kan anses for trafiksikkert.

Allerede ved en slidbane på 1,6 mm ledes vand meget dårligere fra dækket end et nyt dæk.

FDM's anbefaling er, at et dæk aldrig slides til under 3 mm for sommerdæk og 4 mm for vinterdæk jf. Kan bilens dæk blive for gamle: Få styr på fakta | FDM

Klager valgte at køre med klart ulovlige bagdæk i regnvejr – og han valgte at køre med motorvejs-hastighed til trods for dækkenes tilstand.

Klager angiver han aquaplanede, skred ud og mistede herredømmet over bilen.

Det er netop en af de store risici ved, at køre med nedslidte dæk i regnvejr eller vådt føre.

Ved vejhjælpens ankomst til stedet, var der vand i rabatten, men motorvejen var plan og uden vandansamlinger og der var ikke tale om skybrudslignende regn, og det er alene Klagers bil, der aquaplanede og forulykkede på stedet.

Det forhold at klager 'kun' kørte med 2 ulovlige dæk (på trækhjulene), kan ikke føre til et andet resultat, og Klager har ikke sandsynliggjort, at uheldet ikke skyldes bilens ulovlige stand.

Det er således klagers valg om at køre med høj hastighed i vådt føre med ulovlige dæk, der er den direkte årsag til, at klagers bil skred ud og endte i autoværnet."

Klagerens advokat har i brev af 20/5 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Det bemærkes indledningsvist, at If i sit seneste indlæg i vidt omfang gentager tidligere anbringender, hvortil der henvises til klagers tidligere indlæg.

For så vidt angår værkstedets faktura fastholdes det tidligere anførte. Det bemærkes særligt, at opgørelsen af skaden er anvendt og godkendt af Ifs egen taksator som led i selskabets behandling af sagen, og at det direkte fremgår af fakturaen, at udgiften er videreført til klager som følge af Ifs afvisning.

If anfører videre, at dækkene visse steder var mere slidte end tidligere anført, herunder med enkelte målinger ned til 0,53 mm. Det ændrer imidlertid ikke ved, at der fortsat alene er tale om bagdæk med begrænset slid, mens fordækkene var lovlige, og at nærværende sag fortsat adskiller sig væsentligt fra den praksis, If påberåber sig vedrørende stærkt nedslidte eller næsten glatte dæk samt tilfælde, hvor alle fire dæk var ulovlige.

Det bemærkes endvidere, at If i sit seneste indlæg i vidt omfang argumenterer generelt for, at det er uforsvarligt at køre med dæk under minimumskravet, herunder med henvisning til FDM-anbefalinger og generelle betragtninger om trafiksikkerhed.

Dette ændrer imidlertid ikke ved, at sagen ikke vedrører en sikkerhedsforskrift, men spørgsmålet om grov uagtsomhed efter FAL § 18, hvorfor det fortsat påhviler If at godtgøre, at dækkenes konkrete tilstand var den afgørende årsag til uheldet.

Når If samtidig anfører, at 'Klager ikke har sandsynliggjort, at uheldet ikke skyldes bilens ulovlige stand', illustrerer dette netop, at selskabet fejlagtigt vender bevisbyrden om.

Det bestrides endvidere, at der alene forelå almindeligt vådt føre uden væsentlige vandansamlinger. Af DMI's vejrdata for området omkring [by]/[by] den 4. oktober 2025 fremgår, at der faldt ca. 32,9 mm nedbør denne dag, jf. bilag 8, ligesom der i tidsrummet op til uheldet blev registreret kraftig vind med vindstød op til ca. 15–21 m/s, jf. bilag 9.

Dette understøtter klagers forklaring om ekstraordinære vejrforhold med betydelige vandmængder på kørebanen og kraftig sidevind samt, at If ikke har godtgjort, at uheldet kan tilskrives dækkenes tilstand, eller at klager har handlet groft uagtsomt.

Der fastholdes herefter det tidligere anførte."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Uddrag af bilagene gengives nedenfor.

Det fremgår af undersøgelsesrapport af 13/10 2025:

"**Det anbefales, at skadedækning afvises** idet der på bilen var slidte bagdæk hvilket har direkte årsagssammenhæng med ulykken.

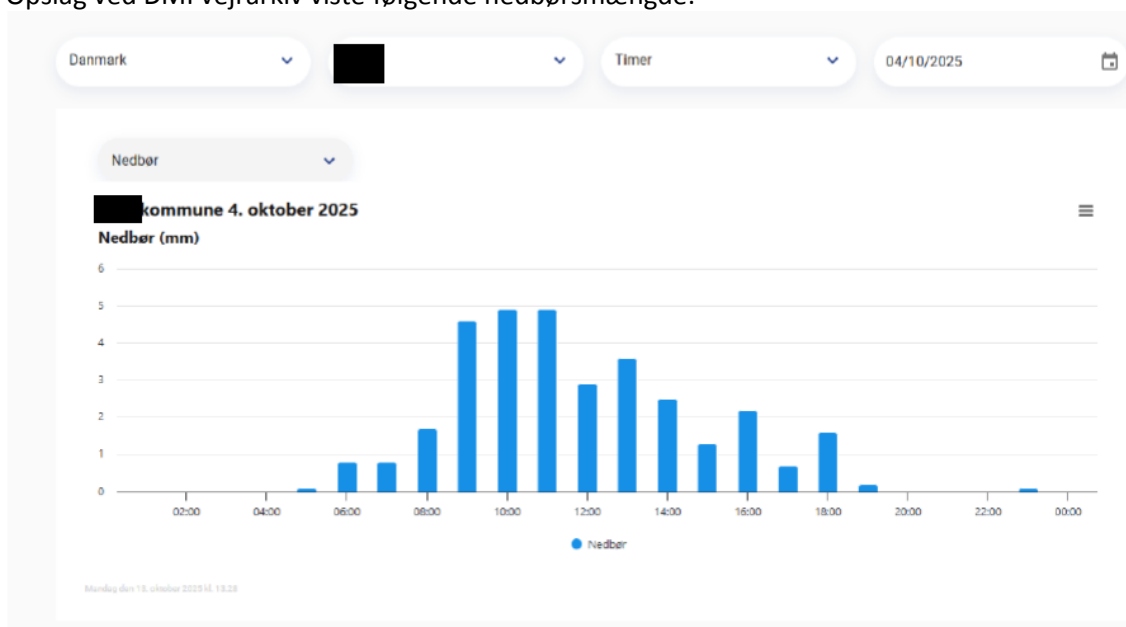
- FT anmeldte skaden til If forsikring den 5. oktober 2025:

...

Opslag ved [hjemmeside til vejhjælp] viste at bugseringen blev bestilt den 4. oktober 2025.

...

Opslag ved DMI vejrarkiv viste følgende nedbørsmængde:



- På baggrund af FT's forklaring om årsagen til ulykken, blev takseringsværksted ... i [by] bedt om at kontrollere slidbanen på bilen dæk. De vedlagte billeder viste at bagdækkene umiddelbart var under minimumskravet på de 1,6 mm.

- Den 13. oktober kørte jeg forbi værkstedet, hvor begge baghjul blev nøje afmålt.

...

Værksted oplyste at bilen fik 4 nye sommerhjul på den 22. august 2024. Bilen havde på det tidspunkt kørt 88.834 km. Bilen har pt. kørt 124.438 km. Vinteren over var der monteret vinterhjul på bilen."

Ankenævnet *for* Forsikring

11.

105643

Ankenævnet for Forsikring

12.

105643

Det fremgår af faktura for taksering af 7/11 2025:

"

Nr.	Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
	Værdi af bilen ca 750-800.000 kr.				
	IF forsikring har afvist reparation af bilen - regning for er derfor sendt til bruger af bilen.				
A003	TAKSERING AF BILEN SAMT ADSKILDESE AF KØRETØJ	4	TIM	750,00	3.000,00

(Momsfrit beløb: 0,00 - Momspligtigt beløb: 3.000,00)

Reserve dele og Lifestyle produkter tages kun retur mod et returgebyr på 15% , disse skal tilbageleveres i original indpakning og uåbnet.

Reserve dele bestilt særligt til stelnummeret på bilen og ikke lagerførte reserve dele hos [REDACTED] tages ikke retur.

Subtotal :	3.000,00
25,00% moms :	750,00
Total DKK :	3.750,00

"

Det fremgår af skærbillede fra DMI, at der den 4/10 2025 faldt 32,9 mm nedbør, at middelvind var 7,1 m/s, højeste 10 min. middel var 15,4, og at det højeste vindstød var 21,6 m/s.

Det fremgår af forsikringsbetingelserne:

"5 Forsikringen dækker ikke

5.1. Forsæt, spiritus, manglende kørekort mv.

- Skade forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed, jf. forsikringsaftalelovens § 18."

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at hans bil aquaplanede og ramte et autoværn. Selskabet har afvist at yde dækning under henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt ved at køre med nedslidte dæk. Klageren ønsker dækning.

Klageren har oplyst, at bagdækkenes mønsterdybde blev målt til 0,92–1,07 mm og 1,41 mm, mens fordækkene var lovlige, hvorfor afvigelsen fra minimumskravet alene udgjorde ca. 0,2–0,7 mm. Klageren har anført, at kørsel med ulovlig mønsterdybde i sig selv ikke udgør grov uagtsomhed, og at uheldet skyldtes en kombination af flere samtidige forhold, herunder kraftig regn med betydelige vandansamlinger, kraftig sidevind samt påvirkning fra lastbil under overhaling. Klageren har anført, at han foretog en aktiv kontramanoevre og bremsning for at undgå kollision med lastbilen, og at det var undvigemanoevren i en allerede ustabil situation, der udløser rotationsforløbet. Selskabet har ikke fremlagt teknisk dokumentation for, at dækkenes tilstand var den afgørende årsag til skaden. Dækkene blev monteret i forsommeren 2025, hvorfor klageren havde rimelig grund til at gå ud fra, at dækkene var i lovlig stand. Opgørelsen af skaden er foretaget og godkendt af selskabets taksator, hvorfor værkstedets arbejde anses for udført på foranledning af selskabet som led i selskabets behandling af skaden. Klageren skal efter almindelige erstatningsretlige principper stilles som om, skaden ikke var indtruffet, hvilket også omfatter nødvendige omkostninger til taksering og opgørelse af skaden.

Selskabet har anført, at begge bagdæk var slidt betydeligt mere end tilladt, og at kørsel med så nedslidte dæk medfører en betydelig og indlysende risiko for, at bilen vil aquaplane selv ved lave hastigheder. Selskabet har anført, at målinger af dækmønstrene viser følgende: "Højre bagdæk: 1,07 – 1,06 – 0,92 – 0,53. Venstre bagdæk: 1,7 – 1,88 – 1,41", hvorfor dækkene ikke kun er slidt med 0,7 under det lovlige niveau. Begge bagdæk var ulovlige. Lovens minimumsgrænser må anses for det absolutte minimum af, hvad der kan anses for trafiksikkert. Vand ledes meget dårligere fra dækket allerede ved en slidbane på 1,6 mm end et nyt dæk, og det er FDM's anbefaling, at et dæk aldrig slides til under 3 mm for sommerdæk og 4 mm for vinterdæk. Selskabet har ikke bedt værkstedet foretage adskillelse mv., men har modtaget deres estimat til godkendelse. Selskabet har anført, at opgørelsen af skaderne er sket forud for kontakt til selskabet, og at værkstedet ikke har foretaget noget arbejde på foranledning af selskabet.

Ankenævnet for Forsikring

14.

105643

Det fremgår af undersøgelsesrapport af 13/10 2025, at der ved opslag i DMIs vejrarkiv den 4/10 2025 ses, at nedbørsmængden var 0,1 mm kl. 5, 0,8 mm kl. 6 og kl. 7, 1,7 mm kl. 8, 4,6 mm. Kl. 10 og kl. 11, og 2,9 mm kl. 12. Det fremgår, at "værkstedet oplyste at bilen fik 4 nye sommerhjul på den 22. august 2024. Bilen havde på det tidspunkt kørt 88.834 km. Bilen har pt. kørt 124.438 km. Vinteren over var der monteret vinterhjul på bilen".

Det fremgår af skærbillede fra DMI, at der den 4/10 2025 faldt 32,9 mm nedbør, at middelvind var 7,1 m/s, højeste 10 min. middel var 15,4, og at det højeste vindstød var 21,6 m/s.

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 5.1, at forsikringen ikke dækker skade forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed, jf. forsikringsaftalelovens § 18.

Det fremgår af færdselslovens § 67, at et køretøj skal være indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene.

Det fremgår af § 5, nr. 5, i Bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr af 11/6 2020, at en bil skal være forsynet med dæk på samtlige hjul med en mønsterdybde på mindst 1,6 mm på bil til højst 9 personer og bil med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg.

Nævnet bemærker, at selskabet har bevisbyrden for, at klageren har handlet groft uagtsomt, og at det er den grove uagtsomhed, der er årsag til ulykken.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har godtgjort, at klageren har fremkaldt trafikulykken ved grov uagtsomhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på billederne af bagdækkene, der ikke umiddelbart fremstår så nedslidte, at klageren burde indse, at kørsel med dækkene indebar en indlysende risiko for trafikuheld. Nævnet bemærker, at det fremgår af undersøgelsesrapport af 13/10 2025, at "bilen

Ankenævnet for Forsikring

15.

105643

fik 4 nye sommerhjul på den 22. august 2024. Bilen havde på det tidspunkt kørt 88.834 km. Bilen har pt. kørt 124.438 km. Vinteren over var der monteret vinterhjul på bilen".

Nævnet har også lagt vægt på, at klageren har oplyst, at han kørte cirka 110 km/t, hvor den tilladte hastighed var 130 km/t. Klageren har oplyst, at han foretog "en aktiv kontramanovre og bremsning for at undgå kollision med lastbilen. Det er således klagers undvigemanovre i en allerede ustabil situation – og ikke dækkenes tilstand isoleret – der udløser rotationsforløbet".

Nævnet bemærker, at selskabet primært har henvist dels til målinger af dækmønstrene dels til, at kørsel "med så nedslidte dæk, medfører en betydelig og indlysende risiko for, at bilen vil aquaplane selv ved lave hastigheder, da den manglende slidbane medfører vandet ikke kan dræne vandet fra dækket".

Nævnet har henset til, at der på skadetidspunktet var moderat regn. Det fremgår af DMIs vejrarkiv, at nedbørsmængden var 4,6 mm. Kl. 10 og kl. 11 og 2,9 mm kl. 12.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, If Skadeforsikring, skal anerkende, at klageren ikke har fremkaldt skaden ved grov uagtsomhed. Selskabet skal opføre og betale erstatning i overensstemmelse med aftalegrundlaget. En eventuel kontanterstatning forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.

Ankenævnet *for* Forsikring

16.

105643

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'HJNB', is written on a light blue rectangular background.

Hans-Jørgen Nymark Beck