

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 25. august 2021 blev i sag nr. 95111:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Betri Trygging
Kongabrugvin 1
Postboks 329
110 Tórshavn
Færøerne

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 5/4 2020 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

[Bilmærke/model] kørt af vejen 08.12-2019.

Uenigheden består i, at forsikringsselskabet (Betri) ikke vil udbetale erstatning for skaden.

Forsikringsselskabet begrundet sin afgørelse med, at årsagen til skaden er glatføre, og at dækkene på baghjulene havde et slidmønster, som var under 3 millimeter, som er krav på [land] om vinteren, de dage når der ER glatføre på vejene.

Der var ikke sne på vejen og derfor heller ikke glat på kørebanen og er det derfor uforståeligt for os, at afgørelsen blev som den blev.

Jeg ved, med 100% sikkerhed at der ikke var glatføre, for jeg kørte selv sammen med [familiemedlem] 3 minutter foran [familiemedlem], som var føreren på den forulykkede bil.

Jeg blev ringet op af [føreren], som sagde at [han] var kørt af vejen.

Jeg vendte om og var på skadestedet 3 minutter senere. Jeg spurgte [føreren] hvad der kunne være sket for der var ikke glat nogen steder på vejen, for jeg kunne ikke forstå, hvorfor [føreren] var kørt af vejen.

Ankenævnet for Forsikring

2.

95111

Også politibetjenten ... sagde til os, da jeg spurgte indtil årsagen til ulykken, at der ikke var glatfø-
re, som var årsagen til ulykken.

Han (betjenten) gentog flere gange, at her er ikke glat, så årsagen er IKKE glatføre.

Han sagde også, at han havde gået opad bakken og nedad bakken, for at undersøge om der var
glatføre, og han sagde til os gentagne gange at det var det ikke.

Og så er der faktuelle fejl i politirapporten.

Politirapporten blev ikke udført særlig professionelt, da hverken mig selv og heller ikke [føreren]
vidste, at der havde en afhøring fundet sted, da vi kun talte kort ud igennem vinduet til politibe-
tjenten.

Politiet skriver i politirapporten, at bagenden svinger ud til højre, og forsikringsselskabet skriver
på baggrund af politirapporten det samme i deres afgørelse af anken den 18.02.2020.

Det er overhovedet ikke det der skete for faktisk skete lige det modsatte som skete.

Bagenden svingede til venstre, da [føreren] prøvede at rette bilen op, efter at forhjulene var kørt
af vejen på venstre side. Det resulterede i, at bagenden svingede ud af vejen i venstre side, og bi-
len kørte baglæns ad skråningen ved siden af rabatten, til den stoppede og slog 3 koldbøtter ned
ad græsset.

1. Vedhæftede er billeder, der viser hvordan vejene ser ud på [land], når vejbanen er saltet. Her
viser billederne klart, at selvom der er sne, so er vejbanen helt uden sne, og sådan så det ud den
18.12.2019

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

1. Fuld erstatning for skaden
2. Forlig om det bliver en hurtig afgørelse"

Selskabet har i brev af 26/5 2020 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen såle-
des:

"Vi har den 09.12.2019 modtaget anmeldelse om skade, der er sket den 08.12.2019 kl 21.10.

I Anmeldelsen bliver der oplyst: *'kørte op ad bakke mod ... Mistede herredømmet over bilen og
kørte ud af vejen'*

Den 13.01.2020 modtager Betri mail fra forsikringstager, hvor han blandt andet oplyser, at de lige
havde købt bilen, og havde de kun undersøgt dækkene foran på bilen, han tænkte ikke på at un-
dersøge dækkene bagved på bilen.

Jf: Færdselsloven § 4, stk. 2 har ejer/bruger ansvar for, at bilen er i lovmæssig stand, og derved
har ejer/bruger også pligt til at sikre sig, at bilen har dæk der opfylder de lovmæssige krav.

Der er konstateret, at skaden skete om aftenen, der var vådt og der lå sneslud langs vejkannten og
midt efter kørebanen, derudover var der glat.

Henvisende til vejarkiv fra den 08.12.2019 omkring kl. 21.00 på ..., som er det sted hvor bilen
skred ud, var vejtemperaturen helt ned til -5,2 grader på skadetidspunktet.

Ankenævnet for Forsikring

3.

95111

Vejrarkivet finder I på <https://www.lv.fo/fr/plot3.php?day=08&month=12&year=2019&station=F-41>

Forsikringstager og fører som er forsikringstagers [familiemedlem], har oplyst at bilen svingede til venstre og bagenden skred til højre, føreren mistede herredømmet over bilen som kørte af vejen. Politiet og taksator har konstateret at dækkene på bagenden på bilen havde en mønsterdybde på 1,5 mm eller mindre. Der foreligger billeder som viser nedslidte dæk.

Politiet oplyser blandt andet i politirapporten:

'Ved undersøgelse af uheldet ca. kl. 22.00 var der vådt, og der lå sneslud langs vejkanterne, hvor der samtidigt var glat. Midt på vejen var der lettere glat. Bilen er af mærket ... med baghjulstræk. Passageren oplyser, at han havde bemærket sneslud på vejen, da de kørte igennem de skarpe sving. Føreren af bilen oplyser, at han mistede kontrollen over bilen, som svingede til venstre af vejen. Bilens bagende skred ud til højre, hvilket medførte, at bilen drejede til venstre mod modkørende vognbane og dernæst af vejen. De 4 dæk var mærket med M+S, de to forreste dæk havde en mønsterdybde på mindst 3mm, begge bagdæk var nedslidte, slidindikator var jævn med mønsteret, mønsterdybde var skønnet til ca. 1,5 mm.'

Henvisende til bekendtgørelse nr. 126 fra 22 november 2013 angående brug af dæk, § 1 står der, at vinterdæk, er dæk som er påregnet til vinterkørsel, og som er mærket med M+S, MS, M&S, M-S, eller Mud and Snow, og har en mønsterdybde på mindst 3 mm.

Derudover er der EU krav som vi følger på [land], som siger at biler med en totalvægt på max 3500 kg, til hver en tid skal have dæk med en mønsterdybde på mindst 1,6 mm.

Henvisende til vores autoforsikringsbetingelser §23.3.16 dækker forsikringen ikke skade som sker på grund af, at bilen har et eller flere dæk, som ikke opfylder mindste krav, som offentlig regler, foreskriver til mønsterdybde, jf. lov eller bekendtgørelse.

Der er her tale om en sikkerhedsforholdsregel. Jf. Forsikringsaftaleloven § 51, dvs. at skadelidte skal bevise, at det ikke var de nedslidte dæk, sammen med vejrforholdene som var årsag til skaden.

Der lægges til grund at årsagen til skaden er, at bilen som havde baghjulstræk ikke opfyldte mindste krav til mønsterdybde, og havde bilen derved ikke det nødvendige vejgreb for at forhindre udskridning på den glatte hovedvej.

Den manglende mønsterdybde og manglende vejgreb forårsagede, at bilen kom i skred på den glatte vej og kørte af vejen, med stor skade på bilen til følge.

Skaden er derfor undtaget i autoforsikringsbetingelserne § 23.3.16."

Klageren har i brev af 10/6 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg har nu gennem [ankenævnet] modtaget endnu en utroligt misvisende forklaring om ulykken, og omstændighederne den 08.12.2019 fra forsikringsselskabet Betri.

Jeg har hele tiden påstået, lige fra første forklaring, at der ikke var glat på kørebanen den 08.12.2019. Begrundelsen er så enkel, som den kan være, jeg var selv på stedet, kørte 3 minutter foran [familiemedlem], og var igen på stedet 3 minutter efter ulykken, og der var ingen sne på kørebanen. Og politiet gentog over for mig flere gange, at her er ikke glat, så årsagen til ulykken er ikke glatføre.

Nu kommer så forklaringen fra Betri, hvor de henviser til en vejrstation på ..., og siger for det første, at vejrstationen er der hvor ulykken skete. Det er direkte en stor løgn. Derefter siger Betri, at vejrtemperaturen var helt ned til -5,2 grader, og det er også en stor løgn.

...

Først til vejrstationen på ... Den ligger helt oppe på bakketoppen, og faktisk er det det højeste stykke vej på ... (den ø hvor ulykken skete). Det er også det mest udsatte sted på ..., og når der er problemer med trafikken om vinteren på ..., så er det altid ..., som problemerne opstår, med at biler står faste i sneen og ikke kan komme videre. Men den aften 08.12.2019 var der ingen problemer med trafikken på ...

Vejmyndighederne har udvalgt ... til en af deres vejrstationer netop af den grund, så de kan følge tæt med, hvordan køreforholdene er på det sted, så de kan sætte ind med snerydning og saltning af vejen, så hurtig som muligt.

Ulykken skete langt længere nede i dalen, og der er nogle helt andre vejrforhold. Blandt andet er temperaturen ca. +2 grader varmere, der hvor ulykken skete, end den er på det udsatte sted på bakketoppen. Dels fordi, at der hvor ulykken skete, er langt længere nede i dalen, også er det nærmere ved søen, som er ca. 8 grader på grund af golfstrømmen, som vi har rundt om [land].

Så henviser Betri også til et vejrarkiv, og prøver på at slippe afsted med en stor løgn om vejrtemperatur den 08.12.2019 Betri påstår at vejrtemperaturen var helt ned til - 5,2 grader på ulykkestidspunktet.

Jeg blev faktisk lidt chokeret når jeg læste det, for som før sagt, jeg vidste jo at der ikke var nogen sne på vejen, og heller ikke noget frostvejr den aften.

Så jeg har siddet og set lidt på graferne som Betri henviser til. Også har jeg ringet til vejmyndighederne, som ejer og har tilsyn med vejrstationerne på [land]. Det viser sig, at Betri (med vilje) eller ikke har set godt nok efter, har læst graferne helt forkert den aften 08.12.2019.

Hvis I ser godt efter, og det her er en meget vigtig del, at I forstår. Det som Betri siger om at vejrtemperaturen er -5,2 grader er noget helt andet.

Hvis I ser på graferne, så ser I en blå linje, som viser vejtemperaturen, en gul linje som viser saltindholdet på vejen, og så en rød linje, som viser frysningspunktet på vejbanen.

Hvis I nu ser godt efter, så ser I, at omkring ulykkestidspunktet er den blå linje lige under frysepunktet, men det I så ser, er lidt efter klokken 19, sker der kraftigt udsving af saltindholdet på vejbanen.

Det er fordi, at bilen som salter vejbanen kører forbi og salter vejbanen, så det holder sig nogenlunde isfri til tidligt om morgenen, da den igen begynder at køre og salte. Det er den almindelige procedure, som bliver udført, når vejret er omkring frysepunktet og koldere, at bilen salter tidligt

om morgenen og så igen om aftenen. Om det er brug for mere, så kører de også midt om dagen med salt.

Så til den røde linje, som Betri får til at være vejrtemperaturen. Det er den overhovedet ikke, alt andet, ja næsten lige det modsatte, og er igen et bevis på, at det jeg har ført frem hele tiden, er rigtigt. Og det som politiet sagde til mig på ulykkesstedet, at der var ikke glat, så årsagen til ulykken er ikke glatføre, er det rigtige.

Den røde linje er frysningsskurven. Det vil sige, at eftersom vejbanen er blevet saltet lige efter klokken 19 om aftenen, medfører at der skal -5,2 grader frost på vejbanen for den fryser til. Så man må sige at det er alt andet end det som Betri fører frem om vejrtemperaturer, og det så er med fortsæt eller ej, skal jeg ikke kunne sige.

Jeg kan her lægge til, at lufttemperaturen den 08.12.2019 på intet tidspunkt var under frysepunktet, men langt over, og var helt op til +3 grader et tidspunkt af dagen. Og her skal man så også hele tiden huske på, at vejrstationen på ... ligger på et langt mere udsat sted, end det sted hvor ulykken skete, og der er ca. 2 graders forskel på de to steder.

Betri skriver også, at jeg som forsikringstager har oplyst, at bilens bagende skred til højre, er også helt forkert. Det har jeg ikke på noget tidspunkt sagt. Og jeg ved heller ikke hvor politiet og Betri har det fra, at bilen svingede ud til venstre og dernæst at bagenden svingede ud til højre og ind foran.

Bilens bagende svingede først ud, da bilens forende var kørt af vejen på venstre kørebane, og bagenden svingede ikke ud til højre, men ud til venstre, da føreren prøvede at rette bilen op på vejen igen. Og da havde det være lige meget om det så var traktordæk, som sad under bilen. Og jeg vil sige, at det er dårligt politiarbejde, om man ikke fik det med, når man undersøgte stedet hvor bilen kørte ud af vejen. Der var dybe spor efter baghjulene i rabatten hele vejen rundt, indtil at bilen kørte baglæns ca. 20 til 30 meter i rabatten, og så endte med at stoppe og slå kolbøtter nedad ved siden af vejen.

Man kunne se sporene efter bilen i lang tid efter ulykken, i rabatten.

Om bilens bagende havde svinget til højre og ind foran, så ville ulykken have været en helt anden. Bilen ville da være kørt baglæns ligeud af vejen på venstre side, der havde ingen mulighed været for bilen at køre baglæns gennem rabattens skråning 20 til 30 meter.

Betri bliver også ved med at tage dækkenes tilstand på bagakslen frem, og det er meget forståeligt, for det er her hele deres sag ligger. Det er her, at de ser en mulighed at slippe for at betale den erstatning som vi mener, er vores ret til at få udbetalt.

Dækkene var ikke i god stand, det erfarede vi den aften. Og det i sig selv var chokerende, for vi var i god tro, da forhenværende ejer af bilen sagde, at bilen havde gode dæk på.

Men der var ikke tale om at bilens dæk var skyld i ulykken og derfor er §23.3.16 ikke relevant at tage frem i den her sag.

Og til sidst kommer Betri med en sikkerhedsforholdsregel. Jf. Forsikringsaftaleloven § 51 som jeg ikke har så meget forstand på, men Betri siger at § 51 mod al vanlig retspraksis hvor der altid er

tvivlen som kommer den anklagede til gode, nu er lige modsat, og tvivlen nu kommer Forsikrings-selskabet Betri til gode i denne sag.

Men jeg synes, at jeg har fremlagt beviser i lange baner hele tiden.

For det første var jeg selv på stedet 2 til 3 minutter før ulykken skete, og var der igen 2 til 3 minutter efter at ulykken var sket, og kan sammen med en masse andre mennesker vidne, at der ikke var glat på vejen ved ulykkesstedet.

Også har jeg politiets ord, som for mig gentog flere gange, at her er ikke glat, så årsagen til ulykken er ikke glatføre.

Også har jeg, efter at Betri nu har inddraget vejrstationen ... med i sagen, udredt graferne, som siger alt andet end det Betri fremfører.

Blandt andet bevidner vejrstationen, at der ikke på noget tidspunkt var temperatur under frysepunktet den 08.12.2019. Her skal jeg igen skynde mig at sige, at der hvor ulykken skete, er langt nede i dalen, hvor der er cirka 2 grader varmere end oppe på bakketoppen, hvor vejrstationen ligger.

Vejrstationen viste også, at omkring ulykkestidspunktet var vejbanen blevet saltet, og kørebanens frysepunkt lå helt nede under -5 grader, så der er faktisk ingen mulighed, at vejen var glat den aften, da ulykken skete.

Jeg har også fremlagt fotografier, der klart viser hvordan vejene på [land] ser ud, når der er saltet. De er helt fri for sne, selvom man godt kan have sne ved siden af vejen."

Selskabet har i brev af 8/7 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Bemærkninger til svar fra skadelidte den 10.06.2020

Der er noteret i politirapporten, at bilen kørte igennem et sving hvor der var meget vådt, der lå sneslud langs vejkanterne hvor der samtidigt var glat. Midt på vejen var der letter glat.

En passager i bilen oplyser til politiet, at han havde bemærket, at der lå sneslud på vejen ved det skarpe sving.

Skadelidte påstår, at der hvor ulykken skete, er der 2 grader varmere end hvor vejrstationen står. Vejrstationen som står nogle få meter fra hvor uheldet skete viste -5,2 grader på ulykkestidspunktet, så temperaturen vil uanset ikke komme under -3,2 grader hvis vi skal lægge skadelidtes påstand til grund. Dog har skadelidte ikke dokumenteret nogen af sine påstande.

Jf. vores autoforsikringsbetingelser § 23.3.16 dækker forsikringen ikke skade som sker på grund af at bilen har et eller flere dæk, som ikke opfylder mindste krav, som offentlige regler foreskriver til mønsterdybde.

Jf. bekendtgørelse nr. 126 fra 22. november 2013 § 2 angående brug af dæk, er det ikke tilladt at bruge sommerdæk i tidspunktet fra 01. december til 30. april. I bekendtgørelsen er vinterdæk definerede med en mønsterdybde på mindst 3 mm.

Ud fra foreliggende dokumentation havde bagdækkene en mønsterdybde på mindre end 1,6 mm da uheldet skete, og var der sne og slud langs vejkanterne hvor der også var glat. Midt på vejen var der letter glat og meget vådt. Derudover var vejstemperaturen på minus grader.

Autoforsikringen udtager skader, som sker på grund af at et eller flere dæk ikke opfylder de lov-mæssige krav. Dette er gældende uanset om skaden sker på en glat eller våd vej eller på en helt anden måde, hvor den manglende mønsterdybde på dækket er hovedårsagen til skaden.

Henvisende til foreliggende dokumenter, mister bilen vejgrebet i det skarpe svinge, og skrider bagenden ud af vejbanen.

Det er de slidte dæk med en mønsterdybde på under 1,6 mm, som ikke opfylder mønsterdybden i henhold til bekendtgørelsen og autoforsikringen, som er hovedårsagen til at bilen mister vejgrebet og skrider ud af vejen med stor materiel skade til følge."

Til dette har klageren fremsendt brev af 25/7 2020, hvori det bl.a. er anført:

"Endnu engang sidder jeg frustreret, målløs og spørgende om de påstande, som forsikringsselskabet Betri igen lægger ud med i den her sag.

Jeg havde ellers gjort mig stor umage at modbevise og forklare alle de usandheder, som Betri kom med i sidste høring.

Men Betri vader denne gang endnu længere ud med påstande, som for mig er helt ud ad landevejen. Og jeg beder og håber på at Ankenævnet undersøger de påstande med store briller på.

Endnu engang kommer Betri med påstande om frysegrader, selv om de vejrgrafer, som Betri ellers selv har vedlagt i sagen, viser lige det modsatte.

Jeg brugte stor intensitet i det seneste høringsskriv at påvise, hvad de grafer viser. Og så kommer Betri og siger, at jeg ikke har dokumenteret nogen af mine påstande.

Graferne som vejrstationen viser, og som Betri påstår, står nogle få meter fra ulykkesstedet, ligger faktisk små 2 kilometer op ad bakke fra ulykkesstedet.

Jeg vedlægger her en video, som viser køreturen fra ulykkesstedet op ad bakken til vejrstationen.

Også det brugte jeg megen energi på at forklare, at den ligger helt oppe på bakketoppen, og ulykken skete langt længere nede i dalen.

Vejrstationen viser nemlig, at der på intet tidspunkt den 08.12.2019 var minusgrader. Alligevel påstår Betri endnu engang, at vejrstationen viser -5,2 grader. Jeg forklarede at de -5,2 grader som Betri får til at være minusgrader på ulykkestidspunktet, er frysningspunktet på kørebanen, efter at vejbanen er blevet saltet. Alt det har jeg forklaret i sidste høringsskriv.

Det vil sige, at kørebanen skulle være under -5,2 grader for at fryse til den aften. Alligevel bliver Betri ved med at påstå sine -5,2 grader, selv om der på intet tidspunkt var minus grader den 12.08.2019.

Lufttemperaturen var på intet tidspunkt under frysepunktet den 08.12.2019

Jeg har før vedhæftet fotos af vejene på [land], når vejene er saltet, og at der er sne ved siden af vejen, selvom vejen er fuldstændig fri for sne. Det var omstændighederne den aften 08.12.2019.

Jeg har lige fra første forklaring påstået, at det var ikke glat den aften. Jeg kørte 3 minutter foran [familiemedlem], som var fører af bilen, som forulykkede. Politiet sagde også lige efter ulykken, at der var ikke glat, og gentog over for mig og min søn flere gange, at her er ikke glat, så årsagen er ikke glatføre. Politirapporten siger også: at der lå sneslud langs vejkanterne, dvs. udenfor vejbanen, og at der ikke var glat på kørebanen.

Og den lov, som Betri bliver ved med at gøre gældende i denne sag, om vinterdækperioden fra 1. december til 30. april, er kun gældende, om der er sne og glat på vejen, og det var det ikke den 08.12.2019.

Autoforsikringsbetingelserne §23,3,16 er også kun gældende om skaden sker på grund af dækkenne, og det var ikke tilfældet den 08.12.2019, for der var ikke glat, og heller ikke frysegrader på noget tidspunkt den 08.12.2019

Betri kommer nu også med en ny påstand, som endnu en gang viser, hvor dårligt forsikrings-selskabet Betri har sat sig i sagen, og bare kommer med en masse af påstande, som er langt ved siden af det, som i virkeligheden skete.

Det seneste skud på stammen af usandheder er, at ulykken nu skulle være sket i det skarpe sving, som er 300 meter før ulykkesstedet og slet intet har med selve ulykken at gøre. Men endnu en gang, er der ikke noget som stemmer overens med det som i virkeligheden skete. Jeg vedlægger et foto, som viser svinget og krydset, som er tegnet på fotografiet, som viser stedet hvor bilen lå ved siden af vejen.

Først påstår Betri, at vejstationen ligger nogle få meter fra ulykkesstedet, selv om vejstationen ligger små 2 kilometer fra, og langt højere oppe, på det mest udsatte sted på ... Og nu flytter de også ulykkesstedet ned til et sving, som er 300 meter før ulykken, og overhovedet ikke har noget med ulykken at gøre.

Bilen kørte smertefrit rundt det skarpe sving, og det siger ikke så lidt, hvis nu Betris påstande om frost, sne og glatføre var en realitet."

Hertil har selskabet i brev af 26/8 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Vi forholder os til fakta som foreligger i sagen.

I anmeldelsen til forsikringen fra forsikringstageren bliver der oplyst "kørte op ad skråningen imod ... Tabte herredømmet over bilen og kørte ud af vejen".

Der er også lavet en tegning, som vi vedhæfter.

I politirapporten fremgår der blandt, at bilen kørte igennem et skarpt sving hvor der var meget vådt, der lå sneslud langs vejkanterne, hvor der samtidig var glat. Midt på vejen var der letter glat.

Dækkene var mærket med M+S, og begge bagdæk var slidt og skønnet til at være ca. 1,5 mm.

En passager i bilen oplyser til politiet under afhøring på stedet, at han havde bemærket, at der lå sneslud på vejen ved det skarpe sving.

Føreren af bilen oplyser til politiet under afhøring på stedet, at han kørte mod ..., lidt øst for ..., hvor han pludselig mister kontrol over bilen, bilens bagende skrider ud til højre, hvilket medførte at bilen drejede til venstre og ud af vejen.

Ud fra foreliggende dokumentation i sagen, lå der sneslud langs vejkanterne, og der var pletvis glat midt på vejen.

Bilen havde vinterdæk M+S hvor bagdækkene var nedslidte til 1,5 mm.

Bekendtgørelsen angående brug af dæk, nr. 126 fra 22. november 2013 siger:

Definitioner

§ 1 I denne bekendtgørelse er:

1) Vinterdæk: Dæk som ikke er beregnet til vinterkørsel og som er mærket med "M+S", "MS", "M&S", "M-S" eller "Mud and Snow", og som har en mønsterdybde, på mindst 3 mm.

2) Sommerdæk: Dæk som ikke er vinterdæk

3) Pigdæk: Dæk med pigge

4) Pigkæder: Kæder med pigge eller lignende

Brug af sommer- og pigdække

§ 2 Der er ikke tilladt at bruge sommerdæk i tidsrummet fra 01. december til 30. april, uden at køretøjet er sikret godt nok vejgreb, da der er glat føre, med at køretøjet er forsynet med snekæder på dækkene på drivakslen. I dette tidsrum kan vinterdæk eller pigdæk bruges i stedet.

Autoforsikringsbetingelserne siger:

Hvad omfatter forsikringen ikke:

Ankenævnet for Forsikring

9.

95111

§ 23.3.16 "skader, som sker på grund af at bilen har et eller flere dæk, som ikke opfylder de mindste krav som offentlige regler foreskriver til mønsterdybde"

Fakta i sagen er, at bagdækkene i bilen havde en mønsterdybde på mindre end 1,6 mm, der lå sneslud langs vejkannten, og der var pletvis glat på midtbanen af vejen.

Føreren mister herredømmet over bilen, efter et skarpt sving og kører ud af vejen.

Som nævnt ovenover, er vinter dæk et dæk, som har en mønsterdybde på mindst

3 mm, da dækket kun havde en mønster dybde på mindre end 1,6 mm, er dette ikke opfyldt.

Et vinterdæk på under 1,6 mm har er meget dårligere vejgreb end et med 3 mm, og påvirker det også køresikkerheden meget, som i dette tilfælde, hvor bilen mister vejgrebet på grund af sneslud på vejen, og kører ud af vejen med stor materiel skade til følge.

Derved kan der konstateres, at årsagen til, at føreren mister herredømmet over bilen og kører ud af vejen er, at bilen ikke havde tilstrækkeligt vejgreb, da mønsterdybden på baghjulene var under 1,6 mm, samtidigt med at vejen var glat.

Skaden er undtaget dækning jf § 23.3.16 i autoforsikringsbetingelserne, hvor reglerne i bekendtgørelsen ikke er opfyldte."

Heroverfor har klageren i brev af 5/9 2020 til nævnet bl.a. anført:

"[Selskabet] kommer nu med en tegning, som bare er skitseret ned på et papir, og som skulle vise, hvad der skete, da ulykken skete. Det kan måske se ud til, at svinget er nærmere ulykkesstedet end det i virkeligheden er.

Der er ikke brugt målestoksforhold på det papir, da det kun er en skitse. Der ligger et godt billede af ulykkesstedet i sagen, der viser med et kryds, at ulykken skete langt fra det sving, og derfor er svinget uden relevans for ulykken. Jeg har selv kørt strækningen fra svinget til ulykkesstedet, og er svinget faktisk 300 meter før ulykkesstedet.

...

Fakta er også, at politirapporten siger at der ikke var glat på kørebanen, men at der var sne ved siden af vejen, og jeg har også vedlagt billeder der klart viser strækningen, hvor der er sne udenfor kørebanen, mens kørebanen er helt fri for sne, for man salter vejene hele vinteren igennem.

Fakta er også, at vejstationen som står på bakketoppen 2 kilometer fra ulykkesstedet, klart viser at lufttemperaturen på intet tidspunkt den 08.12.2019 var minus grader. Vejstationen viser også, at saltindholdet på vejbanen var så højt pågældende aften, at vejbanen skulle helt ned til -5,2 grader før den frøs til.

...

Fakta er også, at loven om vinterdæk perioden 01.dec til 30.april, kun er gældende, om det er glat på vejen, og det var det ikke den aften.

Paragraf 23.3.16 hos forsikringen er også kun gældende, om skaden er sket på grund af dækkene.

Og derfor kan 23.3.16 aldrig blive gældende i denne sag, fordi det ikke var glat på kørebanen den aften, og dækkene ikke var årsag til ulykken."

Selskabet har herefter i brev af 23/9 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Bilen kører i sydlig retning gennem et skarpt sving, pludselig svinger bagenden af bilen ud og føreren mister herredømmet af bilen, som drejer over i modkørende vognbane og dernæst af vejen.

Ved politiets uheldsundersøgelse på stedet ca. 1 time efter uheldet, er det oplyst, at bilens bagdæk, er slidt ned til under 1,6 mm. På vognbanen var der meget vådt, ikke decideret glat. Der lå sneslud langs vejkanterne, hvor der samtidigt var glat.

Midt på vejen, var der lettere glat.

Der kan derfor konkluderes, at der var glat på vejsiderne og midt på vognbanen, da uheldet skete, der er også konstateret, at bilens bagende skred ud efter svinget, og føreren mistede herredømmet af bilen, som kørte ud af vejen.

Et vinterdæk på under 1,6 mm har er meget dårligere vejgreb end et vinterdæk på 3 mm, og har det storpåvirkning på køresikkerheden, som i dette tilfælde, hvor bilens bagdæk mister vejgrebet på grund af glatføre og sneslud på vejen, og kører ud af vejen med stor materiel skade til følge.

Årsagen til at føreren mister herredømmet over bilen og kører ud af vejen er, at bilen ikke havde tilstrækkeligt vejgreb, da mønsterdybden på baghjulene var under 1,6 mm, samtidigt med at vejen var pletvis glat.

Derved kan der konstateres, at der er årsagssammenhæng imellem de nedslidte vinterdæk og det pletvis glatte føre.

Vedhæftet er kopi af uheldsstedsundersøgelsen fra politiet på stedet.

Skaden er undtaget dækning jf. § 23.3.16 i autoforsikringsbetingelserne, hvor reglerne i bekendtgørelsen angående brug af vinterdæk ikke er opfyldte."

Selskabet har i brev af 3/11 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Forsikringstager skriver den 15.10.2020 i sit svarskrivelse:

'Ulykken skete på en strækning som er uden kurver'

Ud fra sagens dokumenterede fakta, sker skaden efter at skadelidte har kørt igennem en skarp kurve.

I skadeanmeldelsen til forsikringen fra forsikringstageren bliver der oplyst 'kørte op ad skråningen imod ... Tabte herredømmet over bilen og kørte ud af vejen'

I politirapporten fremgår det blandt andet, at bilen kørte igennem et skarpt sving hvor der var meget vådt, der lå sneslud langs vejkanterne, hvor der samtidigt var glat.

Midt på vejen var der lettere glat.

Vi har tidligere vedhæftet billeder fra politirapporten og anmeldelsen, som viser den skarpe kurve, hvor skadelidte kører igennem, lige inden han mister herredømmet af bilen og kører ud af vejen, som er pletvis glat.

Forsikringstager skriver den 15.10.2020 i sit svarskrivelse:

" ... Politirapporten siger at der var sne ved siden af vejbanen"

Det er korrekt, at der var meget sne ved siden af vejbanen, derudover fremgår det i politirapporten, at der lå sneslud langs vejkanterne, hvor der samtidigt var glat. Midt på vejen var der lettere glat.

Også oplyser en passager i bilen til politiet under afhøringen på stedet, at han havde bemærket, at der lå sneslud på vejen ved det skarpe sving."

Der er yderligere 4 indlæg fra klageren og 4 indlæg fra selskabet, som er forelagt for nævnet.

Ankenævnet for Forsikring

11.

95111

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder anmeldelse af 9/12 2019, mail af 13/1 2020 fra klageren til selskabet, billeder oplysninger fra vejrarkiv og politirapporter. Uddrag af bilagene gengives nedenfor.

Af anmeldelse af 9/12 2019 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"Kørte op ad bakken mod ... Mistede herredømmet over bilen og kørte ud over vejen ... Deres hastighed: 70-80 km/t."

Af mail af 13/1 2020 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"Jeg kørte selv foran bilen, som kørte ud over vejen, og det var ikke glat eller noget, og politiet gentog flere gange for mig, at årsagen var ikke glat føre.

Vi havde lige købt bilen og næsten ikke brugt den og fik at vide fra forrige ejer, at dækkene, som var under bilen, var nye vinterdæk. Jeg så selv dækkene foran, da bilen drejede til anden side, og de var gode, og jeg tænkte ikke på at undersøge dem bagpå.

Derfor blev jeg temmelig chokeret, da jeg opdagede tilstanden på bilens dæk bagpå efter ulykken. Men som sagt, vurderer jeg ikke, at dækkene havde noget med ulykken at gøre."

Af mail af 13/1 2020 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"Det fremgår af anmodningen til Betri Trygging om genoptagelse af sagen, at I ikke vurderer, at politiet afhørte nogen om sagen. Ifølge jer var der kun *'nogle løse spørgsmål af en totalt chokeret [fører], som næsten ikke magtede at eksistere, fordi han var så ked af det og i chok'*.

Det fremgår dog af politirapporten, som er sendt til Betri Trygging, at bilføreren ... blev afhørt efter hændelsen, og politiet beskrev ham at være egnet til afhøring. *'Afhørte blev skønnet ædru, rolig og egnet til afhøring'*.

[Føreren] havde forklaret for politiet, at han *'pludselig mistede kontrol over bilen, som svingede til venstre af vejen ned mod Bilens bagende skred ud til højre, hvilket medførte, at bilen drejede til venstre mod modkørende vognbane og dernæst af vejen.'*

I forbindelse med behandling af anken er der lagt til grund, at politirapporten er troværdig.

Ifølge skrivelsen var I ikke vidende om, at bagdækkene på bilen var slidt; - I havde for nylig købt bilen, og sælger havde oplyst, at bilen havde gode vinterdæk. I havde kun kigget på dækkene foran på bilen, og *'dækkene på en ... med store fælge ikke til at få øje på'*.

Men ifølge § 4, stk. 2 i færdselsloven har ejer/bilfører ansvar for, at bilen er i lovlig stand, og således har ejer/bilfører også pligt til at sikre sig, at bilen har tilfredsstillende dæk.

I pkt. 23.3.16 i betingelserne for køretøjsforsikring bliver der derudover ikke gjort forskel på, om ejer/bilfører er vidende eller ikke vidende om, at dækkene ikke opfylder de mindstekrav, som de generelle regler foreskriver til mønsterdybde.

I oplyser også, at der var intet glat føre på vejen, der hvor bilen kørte ud over vejen, og derfor vurderer I ikke, at bekendtgørelse om brug af dæk kan bruges til at afvise skaden med.

Ifølge politirapporten var der megen "væske", men ikke direkte glat føre på selve kørebanen, der hvor skaden skete, men ved vejkanterne var der snesjap og glat, og midt på vejen var der også en smule glat.

Det fremgår af politirapporten, at bilføreren pludselig mistede herredømmet over bilen, da bagenden svingede ind foran. Hermed gøres gældende, at de flade dæk på NL275, sammenholdt med

kørselsomstændighederne den 8. december 2019, må vurderes have været afgørende for, at bilens bagende pludselig svingede ind foran og førte til skaden.

På politiets hjemmeside, ..., er der en orientering om dæk. Der påvises bl.a. det, som står i før nævnte bekendtgørelse om brug af dæk: hvis det er glat, er sommerdæk forbudt, hvis der ikke benyttes kæder. Og hvis vinterdæk bliver brugt, når det er glat, skal de have en mønsterdybde på minimum 3 mm.

...

Derudover skal dæk på personbiler med totalvægt på max 3500 kg altid have en mønsterdybde på minimum 1,6 mm. Dette er i samsvar med EU-kravene om mønsterdybde, som bliver fulgt [land]. I det konkrete tilfælde havde bagdækkene på ... en mønsterdybde under 1,5 mm. Dermed var dækkene ikke lovlige.

Med grundlag i ovenforstående gør Betri Trygging gældende, at NL275 med sine slidte dæk, ikke opfyldte de mindstekrav, som generelle regler foreskriver til mønsterdybde af bildæk.

Sammenholdt med kørselsomstændighederne den 8. december 2019, vurderes derudover, at de nedslidte dæk var afgørende for, at bilens bagende pludselig svingede ind foran og førte til skaden; bilen havde ikke et sikret godt nok vejgreb.

Hermed meddeles derfor, at skaden er ikke erstatningshjemlet, og Skadeafdelingens afgørelse om ikke at yde erstatning for skaden på NL275, som skete den 8. december 2019, bliver stadfæstet."

Af uddrag af politirapport fremsendt af selskabet fremgår bl.a.:

"Part I. føreren [klagerens familiemedlem]. forklarede kort, at han førte bilen igennem svinget i sydvestlig retning, og at han kørte under 80 km/t. Pludseligt svingede bagenden af bilen ud, og han mistede herredømmet.

Afhøringsrapport, Part I, udfærdiget og vedlagt sagen.

Kort efter ankom ambulance nr. 2 til stedet, og undersøgte en af de implicerede personer i bilen.

Ca. kl. 2150 forlod begge ambulancer, samt en privatbil med de øvrige implicerede personer til ... Patruljen blev på stedet og foretog yderligere undersøgelser.

Uheldsstedet er en to sporet landevej uden for tættere bebygget område i ... kommune. Vejen er forløber i nordlig/sydlig retning og er asfaltbelagt. I nordlig retning går det ned ad bakke, i sydlig retning går det op ad bakke. Der er fri adgang til stedet.

Uheldsstandsundersøgelsen viste, at føret på undersøgelsestidspunktet - ca. kl. 2200 - var vådt, og der lå sneslud langs vejkanterne, hvor der samtidigt var glat. Ca. midt på vejen var der lettere glat, men på vognbanen, hvor køretøjerne kørte, var der meget vådt, ikke decideret glat. Det var mørkt og der fandtes ingen gadebelysning. Der sås spor i rabatten som indikerer, hvor bilen kørte af vejen. Ca. 20-30 meter fra vejen sås personbilen, reg.nr. ... , holde med fronten i nordlig retning. Bilen er af mærket ..., som er baghjulstruktet. Bilen sås med skader på taget, sider, ruder m.v. Ved undersøgelse af bilens dæk sås samtlige dæk markeret med M+S. Dog sås begge bagdæk slidt til under 3 mm, som er krav denne tidsperiode, når der er glat. Dækmønsteret blev skønne til at være ca. 1,5 mm. Dækkene på forhjulene sås med mindst 3 mm mønster. Rundt om bilen sås meget sne. Bilens airbags ude i siderne sås udløste. Airbags på fronten var ikke udløste, da fronten af bilen sås relativt hel.

Da patruljen foretog undersøgelsen var der meget mørkt, det haglede kraftigt og der var kraftig vind.

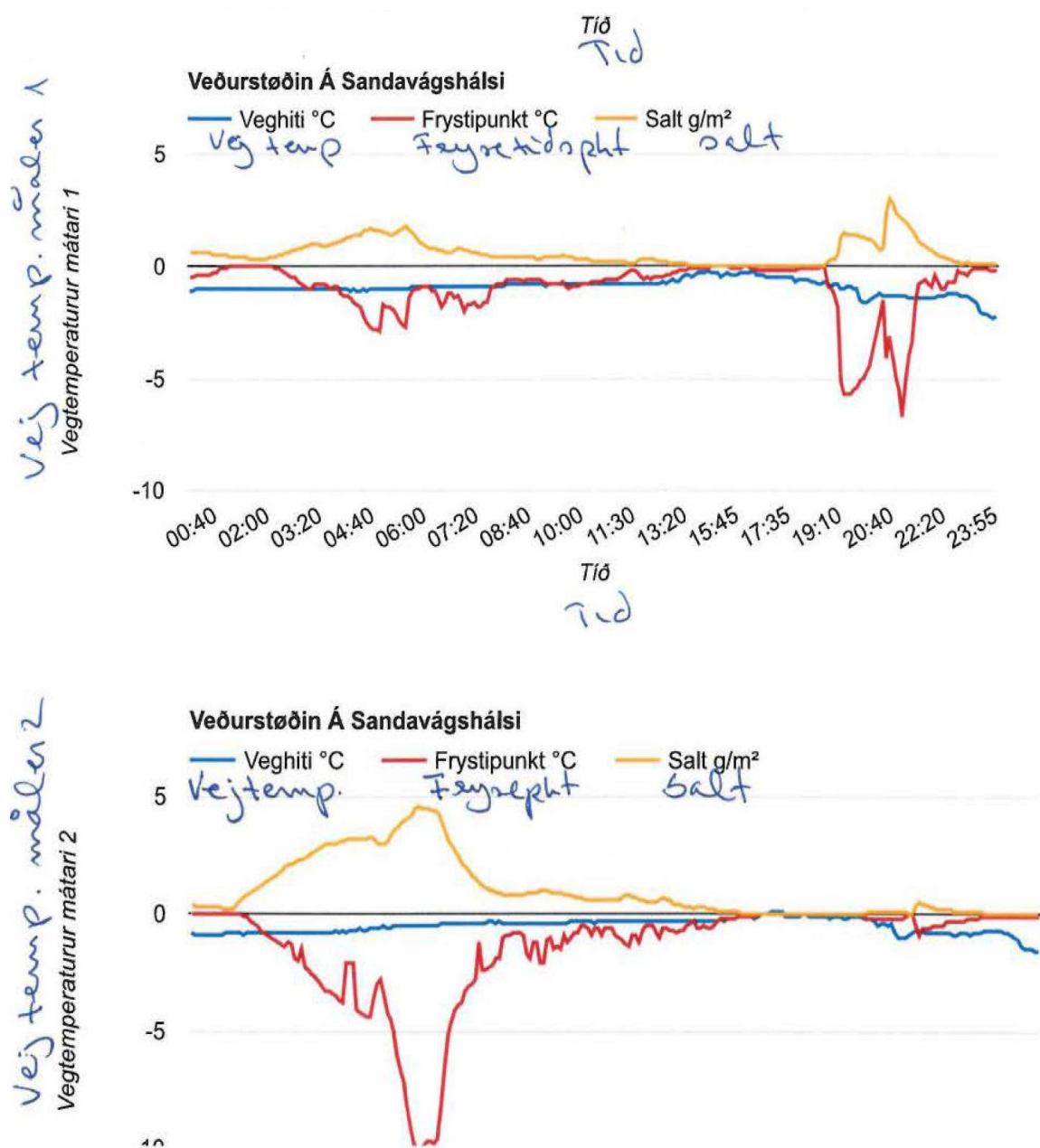
Patruljen havde derfor svært at dokumentere uheldet med flere fotos med bedre kvalitet."

Ankenævnet for Forsikring

13.

95111

Af udskrift for vejrarkiv fremsendt af selskabet fremgår bl.a.:



Af Bekendtgørelse nr. 126 fra 22. november 2013 fremgår bl.a.:

"Definitioner

§ 1 I denne bekendtgørelse er:

- 1) Vinterdæk: Dæk som ikke er beregnet til vinterkørsel og som er mærket med "M+S", "MS", "M&S", "M-S" eller "Mud and Snow", og som har en mønsterdybde, på mindst 3 mm.
 - 2) Sommerdæk: Dæk som ikke er vinterdæk
 - 3) Pigdæk: Dæk med pigge
 - 4) Pigkæder: Kæder med pigge eller lignende
- Brug af sommer- og pigdæk

§2 Det er ikke tilladt at bruge sommerdæk i tidsrummet fra 01. december til 30. april, uden at køretøjet er sikret godt nok vejgreb, da der er glat føre, med at køretøjet er forsynet med snekæder på dækkene på drivakslen. I dette tidsrum kan vinterdæk eller pigdæk bruges i stedet."

Af forsikringsbetingelserne for køretøjsforsikring fremgår bl.a.:

"§ 23.3.16

Kaskoforsikringen omfatter ikke:

Skader, som kommer af, at køretøjet har et eller flere dæk, som ikke opfylder de mindstekrav, som de generelle regler foreskriver til mønsterdybde ifølge lov eller bekendtgørelse."

Nævnet udtaler:

Føreren af klagerens bil kørte galt den 8/12 2019, da bilen skred ud og fik store skader. Bilen havde vinterdæk på, men bagdækkene var slidt ned til ca. 1,5 mm. dækmønster. Der var lave temperaturer lige over frysepunktet og sne i vejkanterne og omkring vejen, mens vejtemperaturerne var under frysepunktet. Parterne er uenige om, hvorvidt vejbanen var glat. Selskabet har afvist at udbetale erstatning. Klageren ønsker fuld erstatning for skaderne på bilen.

Klageren har anført, at han kørte i en anden bil 3 minutter foran, og at der ikke var sne på vejen og derfor heller ikke var glat på kørebanen. Det var derfor lovligt at køre med vinterdæk med under 3 mm. dækmønster. Klageren har oplyst, at uheldet skete, da bilens forhjul var kørt af vejen i venstre side, hvorved bilens bagende svingede til venstre, da føreren af bilen forsøgte at rette denne op. Klageren har anført, at han og føreren ikke blev afhørt professionelt af politiet, da de ikke var klar over, at der var tale om en afhøring, som skete gennem bilens rude, og at

Ankenævnet for Forsikring

15.

95111

navngiven politibetjent på stedet oplyste, at vejen ikke var glat, og at glat føre ikke var årsagen til uheldet.

Selskabet har anført, at skaden skete om aftenen, hvor det var vådt, og der lå sneslud langs vejkanterne og midt på kørebanen. Derudover var det glat. Bilens bagdæk havde ca. 1,5 mm. mønsterdybde. Selskabet har anført, at vinterdæk under alle omstændigheder skal have en mønsterdybde på 3,0 mm., og at alle dæk skal have en mønsterdybde på 1,6 mm. Klagerens bil opfyldte derfor ikke loven. Der er tale om en overtrædelse af sikkerhedsforskriften i forsikringsbetingelsernes punkt § 23.3.16, og skadelidte har ikke bevist, at det ikke var de nedslidte dæk sammenholdt med vejrforholdene, som var årsag til skaden.

Nævnet bemærker, at bestemmelsen i forsikringsbetingelsernes punkt 23.3.16 må forstås som en sikkerhedsforskrift, jf. forsikringsaftalelovens § 51. Det er forsikringsselskabet, der har bevisbyrden for, at der er sket en overtrædelse af forskriften.

Nævnet finder, at der ikke er grundlag for at kritisere selskabets afgørelse for så vidt angår afvisning af erstatning for skaderne på klagerens bil.

På baggrund af sagens oplysninger må nævnet lægge til grund, at vinterdækkene på klagerens bil af politiet blev målt til ca. 1,5 mm. mønsterdybde, hvorefter dækkene var ulovlige og udgjorde en overtrædelse af sikkerhedsforskriften i forsikringsbetingelsernes punkt 23.3.16.

Nævnet har også lagt vægt på, at det af udskrift fra vejarkivet fremgår, at vejtemperaturerne var under 0 grader på uheldstidspunktet, og at det af politirapporten fremgår, at det "var vådt, og der lå sneslud langs vejkanterne, hvor der samtidig var glat. Ca. midt på vejen var der lettere glat, men på vognbanen, hvor køretøjerne kørte, var der meget vådt, ikke decideret glat".

Ankenævnet for Forsikring

16.

95111

Nævnet har videre lagt vægt på, at forholdene under disse omstændigheder må betegnes som "glat føre" som angivet i bekendtgørelse nr. 126 af 22/11 2013, og at klagerens vinterdæk under disse forhold lovmæssigt skulle have et dækmønster på min. 3,0 mm.

Nævnet har tillige lagt vægt på, at klageren ikke har sandsynliggjort, at de nedslidte bagdæk under de angivne forhold ikke var hovedårsag til bilens udskridning og skaderne på bilen.

Nævnet bemærker i tillæg til dette, at bilen skred ud med bagenden, og at bilen var baghjuls-trukken.

Nævnet bemærker afslutningsvist, at nævnet ikke har fundet anledning til at tage stilling til, om bilens ansvarsforsikring skal dække en regning fra den stedlige kommune, som omtalt i mail af 22/1 2020 fra selskabet til klageren. Nævnet bemærker, at selskabet kun i særlige tilfælde vil kunne gøre regres mod klageren, hvis selskabet har betalt en sådan regning som følge af den ansvarsforsikring, som klageren har på bilen. Nævnet har derfor med denne kendelse ikke tiltrådt, at der vil kunne gøres regres mod klageren.

Med denne bemærkning

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Peter Thønnings