

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 23. august 2023 blev i sag nr. 99299:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

LB Forsikring A/S
Amerika Plads 15
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 30/1 2023 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"Sagen drejer sig om, at LB Forsikring A/S har afvist dækning for totalskadet bil, idet LB Forsikring A/S påstår, at klager har handlet groft uagtsomt. Dette er bestridt, og klager kræver fuld dækning. Klager ønsker at gennemføre syn og skøn under sagens behandling. Se vedhæftede uddybende klageskrivelse af d.d.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Fuld skadedækning i henhold til gældende police. Bilens værdi på skadetidspunktet bør fastslås af en uvildig skønsmand."

Klagerens advokat har i brev af 30/1 2023 til nævnet bl.a. anført:

"[Klageren] kørte den 22. oktober 2022 galt i [sit køretøj] fra 4. august 2020, som på daværende tidspunkt var kaskoforsikret hos LB Forsikring A/S. Som følge af uheldet, er min klients bil total-skadet og opbevares pt. hos [bilforhandler] i [by].

Umiddelbart efter trafikuheldet anmeldte [klageren] skaden til LB Forsikring A/S, som anmodede om yderligere oplysninger. Disse oplyser gav [klageren] til LB Forsikring A/S, hvor [han] blandt andet oplyste, at han ikke havde indtaget alkohol, at han havde fået sædvanligt med søvn den forudgående nat, at han oplevede tågebanker, og at han mener at have kørt ca. 80 km/t, da han så den kommende rundkørsel og mistede herredømmet over bilen.

Ankenævnet for Forsikring

2.

99299

LB Forsikring sendte den 6. december 2022 brev til [klageren], hvoraf det fremgår, at LB Forsikring A/S ville indstille til, at dækning afvises med henvisning til [klagerens] groft uagtsomme kørsel. LB Forsikring A/S' skrivelse af 6. december vedlægges som bilag 1.

Sammen med skrivelsen fra LB Forsikring A/S var vedlagt rapport rekvireret af LB Forsikring A/S selv og udarbejdet af DanCrash ApS. Rapport fra DanCrash ApS af 25. november 2022 vedlægges som bilag 2.

Med henvisning til LB Forsikring A/S' skrivelse af 6. december 2022, fremsender jeg den 14. december 2022 klage til LB Forsikring A/S, hvori jeg på vegne af [klageren] gør indsigelse overfor LB Forsikring A/S' indstilling om afvisning af dækning. I min klageskrivelse gør jeg bl.a. indsigelse mod LB Forsikring A/S' ensidigt indhentede rapport fra DanCrash, som på ingen måde afspejler det faktiske hændelsesforløb. Yderligere gøres indsigelse mod, at LB Forsikring A/S lægger vægt på det forhold, at der i bilen blev fundet en tom øldåse og en halv cheeseburger samt en række fundne spor ved rundkørslen, hvor uheldet fandt sted. Endvidere fremgår det af rapporten fra DanCrash ApS, at DanCrash ApS har foretaget udlæsning af data fra bilen, som viser en hastighed på 117 km/t, da uheldet indtraf. Denne hastighed bestrides ligeledes som ukorrekt og udokumenteret, idet min klient oplyser at have kørt ca. 80 km/t op til uheldet. I min klageskrivelse bemærker jeg ligeledes, at DanCrash ApS tidligere har været omtalt i bl.a. DR Kontant for at udarbejde rapporter, alene med det formål at styrke forsikringsselskabernes mulighed for at afvise dækning og som således på ingen måde kan anses for uvildige. Klageskrivelse af 14. december 2022 vedlægges som bilag 3 og bedes behandlet som en integreret del af denne klage.

Som det fremgår af klageskrivelsen af 14. december 2022, gøres det gældende, at der ved fastsættelse af et juridisk ansvar kan være tale om enten 1) simpel uagtsomhed, 2) grov uagtsomhed eller 3) forsæt. LB Forsikring A/S vurderer, at der i denne konkrete sag er tale om omstændigheder, der langt overskrider grov uagtsomhed. Dette savner i det hele mening, og LB Forsikring A/S lader til at befinde sig i en juridisk vildfarelse.

Efter LB Forsikring A/S' modtagelse af klageskrivelse af 14. december 2022, sendte LB Forsikring A/S sagen til dennes klageafdeling. Den 16. januar 2023 fremsendte LB Forsikring A/S svar på denne klage, hvoraf det fremgår, at LB Forsikring A/S fastholder afvisning af dækning for skaden med den begrundelse, at [klageren] skulle have handlet groft uagtsomt, hvorfor der ikke ydes forsikringsdækning. LB Forsikring A/S undlader fortsat at forholde sig til den væsentlige sondring mellem simpel og grov uagtsomhed, uden henvisning til relevant praksis, uden henvisning til relevante vidneforklaringer og uden at konkretisere, hvilke af [klageren]'s påståede handlinger, der skulle være af grov uagtsom karakter. LB Forsikring A/S' svar på klage vedlægges som bilag 4.

Som bilag 5 vedlægges endvidere [klageren]'s forsikringspolice inkl. vilkår for den omhandlede bilforsikring.

Som supplement til ovenstående og [klageren]'s klageskrivelse af 14. december 2022 kan oplyses, at netop den pågældende rundkørsel, hvor uheldet fandt sted, har været genstand for en række trafikuheld af samme karakter som det omtvistede. Ved en søgning på Google, fremkommer flere artikler, der viser tilsvarende uheld. Det lader således til, at det ikke er usædvanligt, at bilister mister herredømmet over deres køretøj på netop denne strækning. Dette er ligeledes væsentligt ved vurdering af, hvorvidt de af DanCrash ApS fotodokumenterede hjulspor og skadesmærker rent

Ankenævnet for Forsikring

3.

99299

faktisk stammer fra det pågældende uheld, da der henset til de mange uheld må formodes at være en lang række spor på stedet.

Idet LB Forsikring A/S forsat afviser forsikringsdækning, er [klageren] nødsaget til hermed at indlevere denne klage til Ankenævnet for Forsikring.

I forbindelse med Ankenævnet for Forsikrings behandling af klagen, skal jeg venligst anmode om, at der gennemføres syn og skøn med henblik på en uvildig udlæsning af relevante data fra bilen, en uvildig vurdering af hændelsesforløbet samt en uvildig vurdering af bilens værdi på skadestidspunktet.

Efter gennemførelse af syn og skøn, bedes Ankenævnet for Forsikring tage stilling til, hvorvidt skaden er dækningsberettiget, herunder om LB Forsikring A/S har løftet bevisbyrden for [klageren]s påståede groft uagtsomme adfærd, idet [klageren] i det hele fastholder at være berettiget til fuld dækning af skaden."

Selskabet har i brev af 13/3 2023 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Sagen vedrører hvorvidt vi har været berettigede til at afvise kaskodækning for vores medlems bil med henvisning til, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed.

Vores medlem har tegnet bilforsikring med kaskodækning for hvilken vilkår nr. 10-10 er gældende.

Den 22/10 2022 anmeldte vores medlem, at han samme nat kl. 02.30 var kommet kørende og overså en rundkørsel grundet tåge. Bilen var landet i grøften på den modsatte side.

Vi stillede den 27/10 2022 vores medlem en række uddybende spørgsmål, som han besvarende samme dag. Han oplyste i den forbindelse, at uheldet indtraf på [vej1], hvor den møder [vej2]. Han havde kørt den vej en håndfuld gange - senest et par uger før - men følte sig ikke kendt på stedet selvom han for nylig havde købt hus i [by]. Han oplyste endvidere, at der ikke var noget vejarbejde i området. Om selve uheldet oplyste han, at han var på vej fra en ven i [by2] for at hente [sit familiemedlem] i [by3]. Han kørte omkring 80 km/t, da han opdagede at noget var galt. Han kørte med fartpiloten slået til. Det første han gjorde herefter, var at stå på bremsen og forsøge at styre uden om rundkørslen, men han ramte kanten af rundkørselens midte. Om sigtbarheden oplyste vores medlem, at han huskede det som at der var skiftevis tåge, men at det var svært at vurdere. Han afviste at have drukket og følte sig 100 % oplagt til at køre bil.

Vi sendte herefter sagen til DanCrash med henblik på vurdering på baggrund af udlæsninger fra bilen og fundene på uheldsstedet.

Af rapporten fra DanCrash af 25/11 2022 fremgår det, at der ses spor i græsset på rundkørslen som svarer til retningen mod bilens slutposition i grøften. Der er endvidere konstateret dækmærker på rundkørselens kantsten, som stemmer overens med de deformerede fælge. Fundene på skadestedet stemmer ikke overens med, at vores medlem skulle have kørt i den rette vognbane, men derimod med, at han kom ind i rundkørslen mod kørselsretningen.

Der er endvidere foretaget udlæsning af data fra bilens Data Event Recorder, der gemmer data fra kollisioner. Det fremgår af loggen, at den senest registrerede hændelse var den 22/10 2022 kl. 02.23, hvilket svarer til tidspunktet for den anmeldte skade. Bilens betjening de sidste 5 sekunder inden kollisionen er logget, og det kan i den forbindelse konstateres, at bilen kørte 117 km/t 5 sekunder før kollisionen og at der har været foretaget en kraftig nedbremsning. Ved begyndelsen af logningen af de 5 sekunder da bilen kørte med 117 km/t var bremsen vel at mærke allerede aktiveret, hvilket betyder at hastigheden forud herfor sandsynligvis har været højere.

Den tilladte hastighed på strækningen frem til rundkørslen er 80 km/t. Ca. 200 meter før rundkørslen er vores medlem blevet mødt af et stort hvidt reflekterende skilt, der viser rundkørslen forude. På strækningen frem mod rundkørslen er han derudover blevet advaret om krydsende cyklister, hvorefter vejbanen har delt sig omkring et græsklædt helleanlæg med tydelig skiltning om påbudt kørselsretning – skiltning som selv i tåge vil være oplyst af bilens lygter. Vi bemærker, at der forud for helleanlægget ses at være en fuldt optrukket spærreflade med rumlebelægning. Denne ved rundkørslen advares der igen om krydsende cyklister, og der skiltes med ubetinget vigeplygt.

Vores medlem har ved telefonsamtale af 30/11 2022 med vores skadekonsulent svaret bekræftende på, at han er kørt venstre om helleanlægget, idet han forsøgte at undvige helleanlægget. Denne forklaring stemmer overens med de fysiske fund på skadestedet og bilens slutposition i grøften, ligesom det af bilens data kan udlæses, at styreudslaget 5 sekunder før uheldet var let til venstre. Under samtalen gentog vores medlem endvidere, at han ikke havde en fornemmelse af have sovet. Han huskede, at han kørte på en vej, der gik lige ud og pludselig var der noget lige foran ham.

Vi må herefter lægge til grund, at vores medlem er kørt ind i rundkørslen mod kørselsretningen med i hvert fald 117 km/t i en 80 km/t zone. En hastighedsoverskridelse han må have været bekendt med, da han ifølge egne oplysninger var 100 % oplagt til at køre bil, og da han selv havde indstillet fartpiloten.

På baggrund af ovenstående er det vores opfattelse, at vores medlem på skadetidspunktet ikke har kørt efter forholdene og at hans kørsel har indebåret en indlysende fare for den skete skade. Med henvisning til forsikringsbetingelsernes punkt 5.2.h, hvorefter vi ikke dækker skader forårsaget ved grov uagtsomhed, må vi herefter fastholde, at vi ikke kan dække skaden på bilen.

Vi har i den forbindelse lagt vægt på vores medlems oplysninger, hvorefter det var mørkt og skiftevis tåget, og at han ikke var kendt på stedet (på trods af [boligkøb] og tidligere bopæl i området). Vi har derudover lagt vægt på, at vores medlem ikke havde fornemmelsen af at være faldet i søvn og at han selv havde indstillet fartpiloten.

Vi har også lagt vægt på udlæsningen af bilens hastighed, hvorefter vores medlem kørte minimum 117 km/t i en 80 km/t zone, ligesom vi har lagt vægt på, at han har overset tydelig skiltning og afmærkninger på vejbanen. Vi bemærker, at den høje hastighed netop er dokumenteret ved udlæsning af bilens Data Event Recorder.

Denne adfærd indebærer efter vores opfattelse en indlysende fare for en skade som den skete.

Ankenævnet for Forsikring

5.

99299

Vores medlems advokat er fremkommet med en påstand om, at den rundkørsel, hvor uheldet fandt sted, har været genstand for en lang række uheld af samme karakter, hvilket han mener skal have betydning ved vurderingen af, om de fotodokumenterede hjulspor og skademærker stammer fra det pågældende uheld. Vi bemærker i den forbindelse, at fotos af hjulspor i rundkørslen og andre tegn på det passerede i grøften er taget af taksator den 27/10 2022 – 5 dage efter skaden skete – og stemmer overens med vores medlems egen beskrivelse af hændelsen, hvorefter han er kørt venstre om helleanlægget og ramte kanten af rundkørselens midte, samt bilens placering i rabatten.

Advokat ønsker syn og skøn under sagen. Vi har ingen grund til at betvivle indholdet af rapporten fra DanCrash, som baserer sig på objektive oplysninger om bilen og fysiske fund på skadestedet. Vi ser derfor ingen grund til at foretage syn og skøn."

Klagerens advokat har i meddelelse af 15/3 2023 til nævnet bl.a. anført:

"I forlængelse af LB Forsikring A/S' svarskrivelse af 13. marts 2023, skal jeg på vegne af [klageren] hermed opfordre LB Forsikring A/S til at udlevere kopi af samtlige korrespondancer mellem LB Forsikring A/S og [klageren] samt interne notater vedrørende sagen.

I den forbindelse bedes LB Forsikring A/S bl.a. udlevere de komplette lydoptagelser, som LB Forsikring A/S måtte have foretaget, herunder, men ikke begrænset til samtalen den 30. november 2022 kl. 12.55, som LB Forsikring A/S henviser til, idet det bemærkes, at LB Forsikring A/S alene har fremlagt uddrag af den pågældende samtale.

Udlevering af samtlige korrespondancer bedes fremsendt til undertegnede på ...

LB Forsikring A/S opfordres endvidere til at bevare samtlige korrespondancer i sagen, indtil sagen har fundet sin endelige afslutning.

Når ovenstående er modtaget fra LB Forsikring A/S, vil min klient fremsende yderligere bemærkninger i sagen."

Selskabet har i brev af 5/4 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har modtaget vores medlems advokats seneste indlæg til nævnet. Vi sender det ønskede materiale til advokaten."

Til dette har klagerens advokat fremsendt meddelelse af 1/5 2023, hvori det bl.a. er anført:

"Min klient, [klageren], og jeg har modtaget USB-nøgle fra LB Forsikring med yderligere oplysninger i sagen. Indholdet heraf ændrer ikke på min klients stilling i sagen. Det fastholdes på dette grundlag i det hele, at [klageren] ikke har handlet groft uagtsomt, og at LB Forsikring ikke tilnærmelsesvis har ført bevis herfor.

Min klient har ikke yderligere bemærkninger i sagen, hvorfor Ankenævnet bedes træffe afgørelse på det foreliggende grundlag."

Ankenævnet for Forsikring

6.

99299

Nævnets sekretariat bad den 20/6 2023 klagerens advokat oplyse, om advokaten ønskede at selskabets lydoptagelser og interne notater skulle indgå i sagen for nævnet, idet selskabet alene havde fremsendt dette til advokaten. Klagerens advokat fremsendte meddelelse af 20/6 2023, hvori det bl.a. er anført:

"Med henvisning til ankenævnets skrivelse af d.d. kan jeg oplyse, at klager ikke finder det nødvendigt, at lydoptagelser og interne notater fremlægges for nævnet. Nævnet kan således træffe afgørelse på det foreliggende grundlag."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af skadesanmeldelse af 22/10 2022 fremgår bl.a.:

"Skadedato

...

22.oktober 2022

...

02:30

...

Beskrivelse: Jeg kommer kørende og overser rundkørsel grundet tåge. Bilen lander i grøften på modsatte side og er afhentet af autohjælp og kørt til [bilforhandler].

Supplerende spørgsmål:

Vælg type af kollisionsskade
.....Singleuheld."

Af klagerens svar på selskabets spørgsmål af 27/10 2022 fremgår bl.a.:

"Vejnavnet på den vej som du kørte ad, da uheldet indtraf:
[Vej1] (hvor den møder vej2))

Er du kendt på stedet:

Nej, vi har for nyligt købt [bolig] i [by], men jeg føler mig ikke kendt på stedet endnu.

Hvor tit kører du netop der:

Jeg vil tro, at jeg har kørt den vej en håndfuld gange.

Hvornår kørte du sidst der:

Et par uger før er mit gæt.

Var der vejarbejde eller nylige ændringer af vejforløb:

Jeg har ikke set noget vejarbejde, og jeg kender ikke til ændringer i vejforløb.

Ankenævnet for Forsikring

7.

99299

Har du haft overhalet nogen andre biler indenfor de sidste par kilometer op til, at uheldet indtraf:
Nej.

Hvad var din hastighed, da det gik op for dig, at noget var ved at ske:
Jeg vil tro, at den var omkring 80 kmt.

Hvad var det første du gjorde, da det gik op for dig, at noget var ved at ske:
Jeg stod på bremsen og forsøgte at styre uden om rundkørslen.

Hvad var det første du ramte:
Jeg ramte kanten af rundkørslens midte som det første.

Hvad vil du anslå, at din hastighed var, da du ramte det:
Jeg vil tro, at den var omkring 60 kmt.

Nåede du at bremse før du ramte det:
Ja.

Hvornår blev airbags aktiveret - var det da du ramte det første eller først da du påkørte træet:
Da jeg påkørte træet.

Kørte du med fartpiloten slået til:
Ja.

Hvad var sigtbarheden, 25, 50, 75, 100 meter, eller mere:
Det var skiftevis tåget, som jeg husker det, men jeg har svært ved at vurdere sigtbarheden generelt.

Hvor kom du fra (her tænkes på arbejde, venner, familie m.v.):
Jeg kom fra min ven i [by2] for at hente [mit familiemedlem] i [by3].

Hvornår har du sidst sovet og hvor længe:
Jeg havde sidst sovet torsdag nat og en normal nat på 7-8 timer.

Tager du nogen former for medicin:
Jeg tager [medicin] for ...

Har du drukket alkohol i løbet af dagen:
Nej.

Hvornår havde du sidst spist:
Middag midt på aftenen og snacks senere på aftenen.

Følte du dig søvnig:
Nej.

Følte du dig 100% oplagt til at køre bil:
Ja.

Var du alene i bilen:
Ja."

Af DanCrash rapport indhentet af selskabet af 25/11 2022 fremgår bl.a.:

"Sagen

Under kørsel i tåget vejr overser føreren en rundkørsel, og lander herved i grøften på modsatte side, hvor den bliver afhentet af autohjælp.

...

Konklusion

Bilen er kørt venstre om helleanlæg ind i rundkørslen, hvor den kører op over græsareal og rammer en busk, for efterfølgende af køre retur på kørebanen og videre frem til grøften på modsatte side, efter at have krydset en cykelsti.

Bilens hastighed 5 sekunder inden kollision var 117 km/t vist i instrumentet, under kraftig afbremsning, hvilket mest sandsynligt svarer til en faktisk hastighed på ca. 113 - 117 km/t.

Indersiden af venstre forreste fælg er deformeret, i overensstemmelse med at være kørt op over kantstenen inde i rundkørslen, til venstre for midten. Hvis bilen havde kørt højre om helleanlæg, ville denne deformation være placeret på indersiden af højre fælg.

Ved kørsel frem mod rundkørslen med 80 km/t, ville bilen kunne nå at standse inden den kørte frem over kantlinjen.

...

Vejret ifølge DMI i uhedsregionen:

Ca. 11 grader – Ca. 2 mm nedbør i timer op til uheldet.

...

Spor på uhedsstedet

DanCrash har modtaget følgende foto fra LB-Forsikring, det er optaget på uhedsstedet efter uheldet. Fotoet er optaget fra [bilens] slutposition og mod oprindelig kørselsretning, som er identisk med den røde varebil.

...

På foto ses der spor i græsset ved rundkørslens midte, som er markeret.

Ved undersøgelse af uhedsstedet, foretaget af undertegnede, blev identiske spor udfundet, og en påbudstavle fra rundkørslens midte blev udfudnet. Tavlens oprindelige placering er overvejende sandsynligt mellem afsatte hjulspor fundet i græsset.

...

På foto af slutpositionen i grøften, ses flere spor, hvoraf de dybe på grøftens skulder ved cykelstien, markeret med blå, vurderes at være afsat ved bugseringen. Det rødt markerede spor vurderes at være afsat under kørselsforløbet frem til kollisionen.

På kantstenen på rundkørslens 'forreste' del, set i forhold til oplyste og indledende kørselsretning, ses der sort afsmitning, som markeret herunder.

...

Her ses nærfoto af afsmitningerne, hvor der i sammenhæng med sporene, ses mærker på stene.

...

På oversigtsbillede fra Google Maps herunder, ses [bilens] oplyste kørselsretning indtegnet med en rød på, og mærkerne på kantstenene er markeret med blå. På samme billede ses fundne påbudstavle placeret korrekt på soklen.

...

Delkonklusion 1

Der ses en uoverensstemmelse mellem placeringen i den højre vognbane, og muligheden for at afsætte fundne spor på uheldsstedet.

På udklipet til højre ses en omtrentlig placering samt spor indtegnet.

...

Deformationerne

...

Bilen er kraftig deformeret midt på fronten, hvor motorhjelm er trykket ind umiddelbart til venstre for emblemet. Vangeenderne er ligeledes deformeret, hvor indersiderne er trykket ind, kraftigst på højre ende.

Højre hjulophæng samt styrearm er deformeret. Hjulet er presset ind ved overkant og er rettet mod højre. Venstre forhjul er orienteret lige frem uden synlig deformation.

...

Højre drivaksel samt styrearm ses bukket på foto herover. Højre fælgs inderside fremstår uden ridser, abrupte deformationer og afslibninger. Støddæmperen er ligeledes deformeret og bukket.

...

Ydersiden af fælgen i højre side har en kraftig deformation samt andre mindre ridser/deformationer, som vist herunder. Dæksiden er penetreret, og luften er undsluppet. Venstre forhjuls yderside fremstår uskadt, og der er fortsat luft i dækket.

Indersiden af venstre fælg er deformeret og ridset på kanten. Dækket i samme område ses påvirket hvor en del af gummi er løsnet fra dækket, og hænger løst.

...

Delkonklusion 2

Der er overensstemmelse med [bilens] deformerede fælge, hvor højre side er skadet på ydersiden og venstre fælg på indersiden, og de dokumenterede mærker på kantstenen ved græsset i rundkørselens venstre halvdel, med tilhørende spor i græsset.

Hvis bilen havde ramt kantstenen på den højre halvdel, ville fælgene være deformeret modsat, da det her vil være venstre fælgkant der først rammer kantstenen, og ikke indersiden som dokumenteret.

...

Udlæsning af kollisionsdata

Bilen er udstyret med en 'EDR'-log (Event Data Recorder), der gemmer data fra kollisioner og hændelser forbundet med udefrakommende farer. Data blev ved undersøgelsen udlæst af undertegnede, der er uddannet og certificeret bruger af ...

...

I Udklipet herover ses datoen for registreringen, hændelsestypen og hastighedsændringen. Bilen har registreret en frontal kollision med en samlet hastighedsændring på ca. 28 km/t, d. 22. oktober kl. 02:23:46, og data er gemt i sin helhed uden fejl.

I kollisionsøjeblikket var sikkerhedsselen i førersiden anlagt i låsen, men ikke i passagersiden.

...

I den gemte log er bilens betjening 5 sekunder inden kollisionen ligeledes registreret og gemt. Af data fremgår hastigheden vist i speedometeret, sikkerhedssystemers aktivitet, rattets styreudslag samt bremsepedalens betjening. På udklip herunder ses gemte data for d. 22. oktober. Et positivt styreudslag er ensbetydende med et styreudslag mod uret på rattet. Tiden '-5.0' er 5 sekunder inden kollision.

...

I tiden -5.0 og -4,5 ses ABS og ESC ikke aktiveret, hvilket er i overensstemmelse med at alle fire hjul har kontakt med underlaget uden udskridning. Styreudslaget er let mod venstre, og der trykkes relativt hårdt på bremsen af føreren. Hastigheden, vist i instrumentet, er målt som et gennemsnit af alle 4 hjul, og ses at gå fra 117 km/t til 105 km/t på 0,5 sekund, hvilket svarer til en kraftig nedbremsning på 6,67 m/s².

Under den registrerede opbremsning vil instrumentvisningens viste hastighed være relativ tæt på den faktiske, hastighed, og vurderes at afvige mellem 0 og 4 km/t.

I tiden fra -4.0 og frem til kollisionen er enten ESC eller ABS eller begge systemer aktive, og den registrerede hastigheden herfra afspejler ikke et sandt udtryk, da enten et eller flere hjul ikke har indgreb med underlaget, og herved sænker den viste hastighed vist i instrumentet.

Den reelle hastighed i perioden hvor systemerne arbejder, er afhængig af kontakten mod underlaget, afsatte spor samt hastighedsændringen ved kollisionen.

Under forløbet fra -4.0 og frem til kollisionen går styreudslaget fra 24 grader mod højre til 198 grader på rattet mod venstre, og bilens ESC-system vil afbremse hjulene for at fælle rattets udslag.

Delkonklusion 3

Der er overensstemmelse mellem den registrerede dato for uheldet og det til DanCrash oplyste. Der er ligeledes overensstemmelse mellem den registrerede frontal-kollision og deformationen på fronten.

Der er ikke overensstemmelse mellem den af føreren oplyste forudgående hastighed på ca. 80 km/t og den registrerede hastighed på 117 km/t vist i instrumentet. Bilen hastighed har mest sandsynligt været mellem 113 - 117 km/t.

En registreret hastighedsændring på ca. 28 km/t, afspejler en kollisionshastighed mod træet på ca. 25 km/t, og herefter skubbes væk fra træet.

...

Delkonklusion 4

Der er ikke overensstemmelse med bilens placering i egen vognbane frem mod rundkørslen og de dokumenterede afsatte spor på uheldsstedet. Bilens slutposition er ikke ved påkørte det påkørte træ i grøften.

På uheldsstedet blev der ved uheldsstedsundersøgelsen ikke fundet spor i græsset over helleanlæggets to dele før rundkørslen, som nødvendigvis gennemkøres ved forudgående placering i egen vognbane, hvis udlæste data respekteres.

[Bilens] styreudslag, gemt i EDR-loggen, beskriver en kørsel venstre om rundkørslen.

Rekonstruktion – Respekt for spor & data

I rekonstruktionen herunder kører bilen fortsat med respekt for de udlæste kollisionsdata, og ind-sættes så den rammer træet i grøften ved slutpositionen, med 25 km/t, hvorved hastighedsændring er på 28 km/t, efter 5 sekunders kørsel.

...

Ved indledende placering af bilen i den modsatrettedes vognbane, gennemkøres sporene i græsarealet som vist herover. Forhjulene rammer de afsatte mærke '1' og '2' på kantstenene.

...

Delkonklusion 5

Rekonstruktionen jf. sporene er overensstemmende med de registrerede kollisionsdata udlæst af bilen samt vurderede friktionskoefficient grundet vejrliget.

Der er overensstemmelse mellem den dokumenterede slutposition og [bilens] tilbagelagte strækning fra viste udgangspunkt i modsatte kørebane. Der er ligeledes overensstemmelse med kørsel op over kantstenene, hvor fælgene i rekonstruktionen rammer de dokumenterede mærker.

Fælgenes deformationer og punktering på højre dæk er i overensstemmende med et forventet resultat af kørsel over en kantsten under et styreudslag og kraftig afbremsning.

Ved konstatering af påbudstavlen ca. 100 m fremme og en reaktionsevne på 1,5 sekund, vil bilen kunne bringes til standsning ca. 5 m før stoplinjen ved rundkørslen.

Kørsel med 80 km/t

Når startstedet i modsatte vognbane benyttes i ny rekonstruktion, hvor bilen kører det tilladte 80 km/t og afbremses med 6,67 m/s², som registreret ved tiden -5,0 sek., under hele forløbet, kan bilen kunne standse ca. 1,5 m før kantlinjen til rundkørslen."

Af selskabets transskription af samtale af 30/11 2020 fremgår bl.a.:

""L' er skadeinspektør ...

'K' er klager og forsikringstager [klageren]

(...)

L: Hvad omkring mad? Der ligger en delvist spist burger i din bil. Er noget, du har været i gang med at indtage? På et eller andet tidspunkt?

K: Ja.

L: Hvornår er det i forhold til kørsel?

K: Øhhh, ja, altså, hvad tænker du på?

L: Er det samme aften?

K: Ja, ja, ja, det er det.

L: Så der er det lige, hvis jeg skal skyde fra hoften, så ligner det en [fra burgersted], eller noget i den retning?

K: Jaja, ja, det er en cheeseburger.

L: Er det én, du har været inde og købe på vejen?

K: Øhhh ja, øhh, jeg tror, jeg var på [burgersted] inden og havde en pose med nogle burgere, som jeg spiste på vej, tror jeg, til bilen, og... hvad jeg sådan lige kan huske.

L: Men har du siddet og spist den her i bilen? Den kan jo sagtens være gået i stykker, når den var faldet. Men det ser ud som om, der er taget en bid af den...

K: Ja, det har jeg højst sandsynligt, taget en bid af den i bilen.

L: Mens du har kørt?

K: Ja. Eller holdt for rødt eller et eller andet, og lige rakt ned og taget en bid.

L: Og så ligger der en øl fra ... derinde. En dåseøl, der er drukket af, eller den er i hvert fald åben. Er det noget, du har drukket?

K: Nej.

L: Hvornår er den fra så?

K: Ja, jeg vil tro, at den har været fra, jeg tidligere har kørt med nogen, der har haft den øl med.

L: Så det er ikke din?

K: Nej.

L: Det resultat, jeg har fået, det er, at du kører modsat færdselsretningen deroppe i rundkørslen. Det vil sige, når du kommer op til den påbudte kørselsretning, der med den blå pil, der siger, du skal holde til højre for det her helleanlæg. Der kører du til venstre for det?

K: Ja.

L: Er det nyt for dig?

K: Nej.

L: Det vidste du godt?

K: Ja, det tror jeg også, jeg, eller jeg kan ikke huske, om jeg skrev det i det der. Hvor udførligt det var. Men ja, ellers kan jeg jo ikke ende derovre. I den side der. Det jeg husker, er jo, at jeg møder rundkørslen, - og med rundkørsel, der mener jeg jo, der kommer en eller anden deling, der kommer deroppe, ik'? - og prøver at undvige den. Og så rammer jeg rundkørslen, og så rammer jeg træet derefter.

L: Og hvad er det, du forsøger at ramme... undskyld, undvige først? Er det det her helleanlæg, eller?

K: Ja, som jeg husker det, det her, - hvad jeg troede... højst sandsynligt troede på dét tidspunkt var rundkørslen her, - men det er jo så delingen.

L: Ja, fordi da du rammer træet, der sådan en record af din bil, som sikrer... Det er sådan en form for sort boks, som sikrer bilens seneste 5 sekunders brug. Det er med styreudslag og med bremse og speeder, og hvad der er. Og hvis vi trækker 5 sekunder baglæns, så kører du omkring 9 meter, inden det her påbudte kørselsretningskilt. Den blå pil, der står og peger mod højre ik'? Og der er du 9 meter fra den, når man regner baglæns.

K: Ja.

L: Og da du kommer ind i den 5 sekunders-zone her, der bremser du. Så du bremser helt deroppe foran skiltet. Og der er din hastighed 117 km på speedometeret.

K: Okay.

L: Så, hvor stærkt, du har kørt op til det her, det kan jeg ikke sige. Men jeg kan i hvert fald sige... lad os så sige, du har bremset et halvt sekund før, du kommer til den her 5-sekunders zone, - sorte boks, - så har du kørt 129. Trekvart sekund før: 135. Ét sekund før, så har du kørt 141. Hvor stærkt, du har kørt, det kan jeg ikke lægge til grund, men jeg må sige, du har jo kørt stærkere end de 117 km. For ellers så skal du have bremset lige på kanten til de 5 sekunders, 'sorte boks'. Så du har kørt stærkt.

K: Ja, det kan jeg ikke øhh, det er jo spekulation.

L: Nej, de 117, det er ikke spekulation.

K: Jaja, men de andre ting, du siger, det er jo spekulation.

L: Det er rigtigt, men de 117 er ikke spekulation. Så jeg siger bare: i forhold til de 80, du må køre; i forhold til, at det er tåget; og i forhold til måske nogle andre ting, som jeg ikke er bekendt med, der er 117 i forhold til de 80 en meget meget høj hastighed. Så har du siddet og sovet? Har du selv nogen fornemmelse af det? Er du faldet i søvn?

K: Altså det er ikke min fornemmelse, at jeg er faldet i søvn. Altså det, jeg kan huske, det er, at jeg, at jeg... Jeg tror, jeg kører på en vej, der bare går ligeud, og pludselig er der noget lige foran mig. Det er det, jeg kan huske.

L: Ja, men jeg har jo kigget på, øhhh... Jeg kan godt høre, du siger, hvad du kan huske. Men jeg har jo kigget på vejforløbet, og der er jo sindssygt mange skilte undervejs, der fortæller dig om, at nu ophører trafikmotorvejen. Nu var der så stadigvæk 80, selvom den ophører. Eller: der var 80 inde i den, og der var også 80 efter, men så kommer der noget om, at der kommer noget 'overhaling forbudt' om lidt, og så kommer der noget med, at der kommer nogle cyklister på tværs, og så kommer der rent faktisk et skilt 240 meter før, hvor der står, at nu kommer der en rundkørsel. Et stort firkantet skilt på, hvad? 2 gange 4 meter?

K: Ej men jeg øhh... [skadeinspektør], jeg har selv kørt den igennem, og set de skilte, og...

L: Jamen, det er bare, der kommer mange ting, der kan få dit lys til at reflektere ind til dig.

K: Ja.

L: Nærmest selvom det fuldstændig er tæt tåge, så du næsten ikke kan se noget.

K: Ja. Jeg kan heller ikke forstå det. Men øh...

L: Så det er derfor jeg spørger til: Har du sovet? Har du en fornemmelse af det? Og det har jeg hørt dig sige nej til.

K: Ja, det har jeg ikke en fornemmelse af. Min fornemmelse er, at jeg kører ud ad en lige vej, og jeg

har jo så kørt hurtigt – det kan jeg jo ikke bestride – og lige pludselig er der det her, hvad vi end kalder det, det her vejanlæg eller... foran mig.

L: Men det er bare med hensyn til din fartpilot. Hvis du har sat den til 80, så kører bilen vel ikke mere end 117?

K: Nej, og det øh...

L: Så hvis du kører med fartpilot, og du falder i søvn, så... man ved jo ikke rigtigt, hvad man gør, når man sover. Man slapper af i tingene. Jeg kan også have en tanke om, at hvis du sover, at du kun venstre hånd på rattet. Så vil den måske trække rattet en lille bitte smule nedad, dermed sagt, det er derfor, du går mod venstre og skifter vognbane. Men det er kun noget, jeg synes og mener. Men der er ikke nogen tvivl om, at du er kørt derover, så hvordan, du er kommet derover, det kan jeg jo

ikke... det kan jeg kun gisne om. [...]"

Af selskabets brev af 6/12 2022 fremgår bl.a.:

"Du anmeldte den 22. oktober 2022 kl. 20:04, at du havde været impliceret i dette singleuheld:

...

Vi tager indledningsvis udgangspunkt i vejret den nat, hvor uheldet skete og stiller som sådan ikke tvivl om, hvorvidt vejret var med tågebanker eller ej - som oplyst af dig pr. mail den 27. okt. 2022, hvor du besvarede vores spørgsmål m.h.t. sigtbarheden sådan her:

'Det var skiftevis tåget, som jeg husker det, men jeg har svært ved at vurdere sigtbarheden generelt.'

...

Ud over ovenstående, så har vi fået Dancrash til at udlæse bilens styreboks, samt fået vurderet uheldets nærmere omstændigheder. Dancrash har i deres rapport lagt til grund, at uheldet er sket således:

...

Du skal vide, at når din bil rammer træet og airbags bliver udløst, så er der en 'sort boks' i bilen, som lagrer de seneste 5 sekunders kørsel op til, at airbags bliver udløst, hvad der er sket forud for de 5 sekunder, det fremgår ikke af udlæsningen.

Når jeg via Google Street View kigger på den strækning som du har tilbagelagt i de seneste 500 meter op til uheldet, så ser jeg dette forløb:

På nedenfor værende foto, optaget af Google i okt. 2022 (hvilket også gør sig gældende for de resterende foto herunder), så ses rundkørslen at være en belyst rundkørsel, der er skiltet med trekant-på spidsen, at der er ubetinget vigepligt, skiltet med påbudt kørselsretning står anslået af mig 18 – 20 meter forinden rundkørslen, mens oplysningsskiltet med oplysning om de krydsende cyklister (jf. pålydende tekst) står 25 meter forinden rundkørslen:

...

På de efterfølgende foto, der har jeg indsat skilte og vejstriber fra Google Street View på Google satellitfoto, så afstand og skiltning fremgår af ét og samme foto.

Den fuldt optrukne linje som adskiller de nord og sydgående kørselsretninger, den overgår til en spærreflade med 'sildeben' 67 meter inden rundkørslen:

...

Cirka 130 forinden rundkørslen, der står det første skilt angående oplysningen om de krydsende cyklister:

...

Cirka 240 meter forinden rundkørslen er der opsat en kæmpe oplysningstavle om, at der kommer en rundkørsel forude.

...

Cirka 290 meter forinden rundkørslen, der bliver adskillelsen mellem de nord- og sydgående kørebanehalvdele til en fuldt optrukken linje som forbliver fuldt optrukken helt frem til de nævnte 'sildeben':

...

Anslået 400 – 450 meter forinden rundkørslen (Ca. 50 - 100 meter efter ...), informeres der om, at motortrafikvej ophører, ligesom der bliver overhaling forbudt fra omkring 100 meter fremme:

...

I vognbunden ved forsæderne i din bil, der har vi noteret os denne delvist spiste burger og den tomme øldåse, ligesom der var spildt væske ud over instrumentbordet - det kan selvfølgelig være hvad som helst, men kan sagtens være indhold fra denne øldåse, der er spildt ud over instrumentbordet:

...

Når vi sammenholder alt ovenstående, så har du foretaget en kørsel, som for det første ikke stemmer overens med det anmeldte samt en kørsel som vi betegner som grov uagtsomhed i forhold til forsikringsbetingelserne pkt. 5, nr. 2 litra h, hvor der står, at vi ikke dækker skader forvoldt ved grov uagtsomhed. Vi vurderer at uheldet er indtruffet under omstændigheder, som langt overskrider grov uagtsomhedsbegrebet, idet:

- din hastighed har været langt over de på stedet tilladte 80 km/t, idet dit speedometer viste 117 km/t, da du 'kørte ind i den sorte boks' 5 sekunders optagelse' og der VAR dine bremses allerede delvist aktiveret.

- din høje hastighed er ekstra kritisabel i forhold til dine egne oplysninger om tågebanker.
- du kører i venstre side af vejen - altså modsat færdselsretningen.
- du har tilsidesat ikke mindre end 9 tavler og vejmarkeringer de seneste 500 m. op til rundkørslen (7 x skilte, 1 x fuldt optrukken linje og 1 x 'sildeben')
- dit udsyn har ikke været nævneværdig nedsat på grund af tågebanker, idet dit ganske kraftige forlyk, det har de sidste 500 m. reflekteret på de passerede vejskilte og vejafmærkninger.
- du kører frem imod en fuldt oplyst rundkørsel.
- jeg vurderer det som meget lidt sandsynligt, at du har kørt med din fartpilot slået til, men hvis, så var den ikke sat til 80 km/t.
- jeg vurderer, at i og med din bil først slår ESC (stabilitets kontrol) til, efter du passerede den blå pil med påbudt kørselsretning, så har du befundet dig i den modsatte kørebanelvdel - altså kørt modsat færdselsretningen - i endog nogen tid, da du, som du kan se i Dancrash rapporten nederst på side 10, først foretager et 20 graders styreudslag mod uret og straks derefter et 24 graders styreudslag med uret, hvilket får ESC til at slå til, altså har du ikke foretaget samme paniske styreudslag forinden den blå pil med påbudt kørselsretning, samtidig hermed, der havde du ikke aktiveret bremserne med fuld bremsekraft da du passerede den blå pil med påbudt kørselsretning, idet bremsernes ABS først aktiveres efter dit paniske styreudslag.
- Det virker som om, at det først går op for dig, at der VIRKLIG er noget galt, da du har passeret den blå pil med påbudt kørselsretning.
- der ligger en delvist spist burger samt en øldåse på bilens gulv ved forsæderne, det tæller ikke just heller til din fordel, uagtet du har oplyst, at du købte den pgl. cheeseburger hos ... den pgl. aften (en pose med nogle burgere), du spiste af den på vej til bilen og mens du har holdt for rødt, mens øldåsen er fra tidligere, hvor du har kørt med nogen, der har haft en øl med.
- LBs lægekonsulent har oplyst mig, at [medicin] som bivirkning kan give svimmelhed, udmattethed, synsforstyrrelser og dødsghed samt at alkohol forstærker symptomerne - du oplyser selv at, at du har styr på din medicin og at du har taget den i et år.
- Om du har sovet og i givet fald hvor længe ved jeg ikke, men du har tydeligvis ikke været særlig meget optaget af at køre bil.

Ud fra ovenstående, der kan jeg samtidig lægge til grund, at din hastighed har været med en speedometervisning på OVER 117 km/t - hvorvidt du er påbegyndt opbremsningen $\frac{1}{2}$, 1 sekund eller mere forinden du "kørte ind i den sorte boks' 5 sekunders optagelse", det skal jeg ikke gøre mig til dommer over, men hvis du startede opbremsningen $\frac{1}{2}$ sekund forinden, så var din hastighed på daværende tidspunkt 129 km/t og hvis du startede opbremsningen 1 sekund forinden, så var din hastighed på daværende tidspunkt 141 km/t.

Samtidig bør du notere dig Dancrash rapporten "Kørsel med 80 km/t" på side 16, hvor det konkluderes, at såfremt du havde kørt 80 km/t, så ville du kunne have standset bilen ca. 1½ m. før kantlinjen til rundkørslen, hvis du var påbegyndt nedbremsningen 9 m forinden den blå pil med påbudt kørselsretning - det har vi i hvert fald noteret os som værende endog meget sigende."

Af klagerens advokats brev af 14/12 2022 fremgår bl.a.:

"Til trods for de af min klient afgivne oplysninger lægger LB Forsikring A/S ukorrekte gisninger og formodninger til grund for vurdering af hændelsesforløbet op til uheldet. Bl.a. lægger LB Forsikring A/S til grund for sagens vurdering, at min klient skulle have indtaget alkohol, have kørt mod ensretningen og have kørt mere end 117 km/t umiddelbart forud for uheldet. Dette bestrides i det hele.

Det forekommer om end yderst usagligt, at LB Forsikring A/S, i strid med de i sagen fremlagte oplysninger, lægger egne formodninger til grund for sagens vurdering, og på det grundlag samlet gør gældende, at '... uheldet er indtruffet under omstændigheder, som langt overskrider grov uagtsomhed...'.

Foruden LB Forsikring A/S' i bedste fald skeptiske måde at forholde sig til min klients oplysninger, forekommer det usagligt og useriøst, at LB Forsikring A/S i sin vurdering af sagen lægger hovedsagelig vægt på det forhold, at der er fundet en halv cheeseburger og en tom dåseøl i bilen, og i den forbindelse bemærker, at '... det tæller ikke just heller til din fordel...'.

LB Forsikring A/S har noteret, at der var spildt væske ud over instrumentbordet. På dette grundlag insinuerer LB Forsikring A/S, at denne væske skulle stamme fra øldåsen i bilen. Dette er naturligvis ikke tilfældet, og det forekommer mærkværdigt, at LB Forsikring A/S angiveligt har undladt at foretage en undersøgelse af den pågældende væske på instrumentbordet, nu hvor LB Forsikring A/S lægger så markant vægt på netop dette forhold ved vurdering af sagen.

Ligeledes er det usagligt, udokumenteret og useriøst, at LB Forsikring A/S inddrager bivirkninger ved blanding af medicin og alkohol, idet min klient netop har oplyst, at han ikke har drukket og i øvrigt har styr på medicineringen. LB Forsikring A/S henviser i den forbindelse til LB Forsikring A/S' egen lægekonsulent. Denne påståede konsultation med LB Forsikring A/S' lægekonsulent anses for udokumenteret, irrelevant og ensidigt indhentet.

Det lader til, at LB Forsikring A/S har foretaget sin vurdering af sagen på grundlag af en tom øldåse i min klients bil og med den forudindtagede holdning, at min klient har afgivet ukorrekte oplysninger til LB Forsikring A/S. På dette grundlag har LB Forsikring A/S tilsyneladende undladt at forholde sig sagligt og konstruktivt til min klients oplysninger og de faktiske forhold."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"5. Kasko

...

1. Forsikringen dækker disse skader:

Forsikringen dækker skade på den forsikrede bil samt tyveri eller røveri.

...

2. Forsikringen dækker ikke:

...

h. Skader forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed, herunder skader sket under kørsel, hvor føreren var påvirket af alkohol, narkotika eller medicin."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte, at han den 22/10 2022 kl. 02:30 overså en rundkørsel grundet tåge, og at hans bil landede i modsatte færdselsretnings side. Klageren skulle holde til højre ved indkørsel i

rundkørslen, og bilen blev fundet i venstre side af rundkørslen. Forud for rundkørslen var et helleanlæg, som adskilte de nord- og sydgående færdselsretninger. Klageren oplyste i samtale med selskabet den 30/10 2020, at han ramte rundkørslen, da han forsøgte at undvige helleanlægget. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed.

Klageren ønsker dækning. Klageren har anført, at han kørte ca. 80 km/t, da han mistede herredømmet over bilen. Han havde ikke indtaget alkohol og havde fået nok søvn, men han oplevede tågebanker på skadestidspunktet. Klageren har anført, at rundkørslen har været genstand for en række trafikuheld af samme karakter, og at det "ikke er usædvanligt, at bilister mister herredømmet over deres køretøj på netop denne strækning". Selskabet har ensidigt indhentet en rapport fra DanCrash, som klageren ikke mener afspejler det faktiske hændelsesforløb. DanCrash' udlæsning af bilens hastighed på uheldstidspunktet er ukorrekt og udokumenteret, idet han ikke kørte 117 km/t. Klageren har anført, at DanCrash har fotodokumenteret nogle hjulspor og skadesmærker, som er henført til færdselsuheldet. Grundet de mange tidligere uheld i rundkørslen, må der dog formodes at være mange andre spor på stedet. Klageren ønsker, at der gennemføres syn og skøn med henblik på en uvildig udlæsning af relevante data fra bilen, vurdering af hændelsesforløbet og vurdering af bilens værdi på skadestidspunktet.

Selskabet har anført, at klageren ikke kørte efter forholdene, og at kørslen indebar en indlysende fare for den skete skade. Selskabet har anført, at udlæsning af data fra bilens Data Event Recorder viser, at klageren 5 sekunder før kollisionen kørte 117 km/t i en 80 km/t zone. Klageren blev ca. 200 meter før rundkørslen mødt af et stort hvidt reflekterende skilt om rundkørsel forude, og han blev advaret om krydsende cyklister og ubetinget vigepligt. Selskabet har anført, at der er vægt på klagerens oplysninger om, at der var mørkt og skiftevis tåget på skadestidspunktet, at han ikke var kendt på stedet, at han ikke havde fornemmelsen af at være faldet i søvn, og at klageren selv havde indstillet fartpiloten. Selskabet har anført, at fotos af hjulsporene i rundkørslen stemmer overens med klagerens beskrivelse af hændelsen. Selskabet har ingen grund til at betvivle indholdet af DanCrash' rapport og ser derfor ikke grund til at foretage syn og skøn.

Af klagerens svar på selskabets spørgsmål af 27/10 2022 fremgår det "*Er du kendt på stedet:* Nej, vi har for nyligt købt [bolig] i [by], men jeg føler mig ikke kendt på stedet endnu ... Jeg har ikke set noget vejarbejde, og jeg kender ikke til ændringer i vejforløb ... *Har du haft overhalet nogen andre biler indenfor de sidste par kilometer op til, at uheldet indtraf:* Nej ... *Hvad var sigtbarheden, 25, 50, 75, 100 meter, eller mere:* Det var skiftevis tåget, som jeg husker det, men jeg har svært ved at vurdere sigtbarheden generelt".

Af DanCrash rapport af 25/11 2022 fremgår det, at "Bilens hastighed 5 sekunder inden kollision var 117 km/t vist i instrumentet, under kraftig afbremsning, hvilket mest sandsynligt svarer til en faktisk hastighed på ca. 113-117 km/t. Indersiden af venstre forreste fælg er deformeret, i overensstemmelse med at være kørt op over kantstenen inde i rundkørslen, til venstre for midten. Hvis bilen havde kørt højre om helleanlæg, ville denne deformation være placeret på indersiden af højre fælg. Ved kørsel frem mod rundkørslen med 80 km/t, ville bilen kunne nå at standse inden den kørte frem over kantlinjen ... **Delkonklusion 1** Der ses en uoverensstemmelse mellem placeringen i den højre vognbane, og muligheden for at afsætte fundne spor på uheldsstedet ... **Udlæsning af kollisiondata** ... Bilen har registreret en frontal kollision med en samlet hastighedsændring på ca. 28 km/t, d. 22. oktober kl. 02:23:46, ... Styreudslaget er let mod venstre, og der trykkes relativt hårdt på bremsen af føreren. Hastigheden, vist i instrumentet, er målt som et gennemsnit af alle 4 hjul, og ses at gå fra 117 km/t til 105 km/t på 0,5 sekund, hvilket svarer til en kraftig nedbremsning på 6,67 m/s². ... **Delkonklusion 3** ... Der er ikke overensstemmelse mellem den af føreren oplyste forudgående hastighed på ca. 80 km/t og den registrerede hastighed på 117 km/t vist i instrumentet".

Af selskabets brev af 6/12 2022 fremgår det, at "Når jeg via Google Street View kigger på den strækning som du har tilbagelagt i de seneste 500 meter op til uheldet, så ser jeg dette forløb: ... så ses rundkørslen at være en belyst rundkørsel, der er skiltet med trekant-på spidsen, at der er ubetinget vigepligt, skiltet med påbudt kørselsretning står anslået af mig 18 – 20 meter forinden rundkørslen, mens oplysningsskiltet med oplysning om de krydsende cyklister (jf. påly-

dende tekst) står 25 meter forinden rundkørslen: ... Den fuldt optrukne linje som adskiller de nord og sydgående kørselsretninger, den overgår til en spærreflade med 'sildeben' 67 meter inden rundkørslen: ... Cirka 130 forinden rundkørslen, der står det første skilt angående oplysningen om de krydsende cyklister: ... Cirka 240 meter forinden rundkørslen er der opsat en kæmpe oplysningstavle om, at der kommer en rundkørsel forude. ... Cirka 290 meter forinden rundkørslen, der bliver adskillelsen mellem de nord- og sydgående kørebanelhalvdele til en fuldt optrukken linje som forbliver fuldt optrukket helt frem til de nævnte 'sildeben': ... Anslået 400 – 450 meter forinden rundkørslen (Ca. 50 - 100 meter efter ...), informeres der om, at motortrafikvej ophører, ligesom der bliver overhaling forbudt fra omkring 100 meter fremme".

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 5.2.h, at forsikringen ikke dækker skader forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed.

Nævnet finder, at sagen kan afgøres på det foreliggende grundlag.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klagerens kørsel har indebåret en så indlysende fare for den skete skade, at kørslen må karakteriseres som groft uagtsom. Idet selskabet har forbeholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed ved skade forvoldt ved grov uagtsomhed, kan nævnet ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren ikke har tilpasset sin kørsel efter forholdene, og at udlæsning af bilens data viste, at klageren kørte mellem 113-117 km/t få sekunder før kollisionen, hvilket er klart uforsvarligt det pågældende sted.

Nævnet har i den forbindelse lagt vægt på, at det fremgår af de fotos af vejens forløb og af selskabets oplysninger, at rundkørslen var oplyst, at der var skiltet med ubetinget vigepligt, at der forinden rundkørslen var oplysningstavle med advarsel om rundkørsel, og at de nordgående- og sydgående vejbaner var adskilt af et helleanlæg.

Ankenævnet for Forsikring

20.

99299

Nævnet har også lagt vægt på, at klageren kørte til venstre for helleanlægget – og derved modsat færdselsretningen – idet han forsøgte at undvige helleanlægget, og at det af DanCrash rapporten fremgår, at der er overensstemmelse med skaderne på bilens fælge og de dokumenterede mærker på græsset i rundkørslens venstre halvdel. Dette hændelsesforløb indikerer, at klageren mistede herredømmet over bilen, hvilket højst sandsynligt skyldes, at klageren kørte med alt for høj fart.

Nævnet bemærker, at klageren ikke er fremkommet med oplysninger, som giver nævnet grundlag for at statuere, at DanCrash rapporten er behæftet med fejl, som tilsiger, at rapporten ikke kan lægges til grund.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Svend Bjerg Hansen