

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 25. marts 2026 blev i sag nr. 104235:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Alm. Brand Forsikring A/S
Midtermolen 7
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 31/8 2025 har klageren bl.a. anført:

"Situationsskitse og hændelsesbeskrivelse

Min bil kørte bag en ...-bus, som uden varsel bremsede hårdt op. Jeg reagerede straks ved at bremse og dreje til venstre for at undgå en påkørsel bagfra. På min højre side befandt sig flere børn tæt på fortovet, og mit fokus var på at undgå fare for dem og mig selv.

Under denne undvigemanøvre opstod der let kontakt med en anden bil i venstre vognbane. Jeg har

ikke præcist kunne fastslå, om denne bil var foran eller bagved mig, da hele situationen opstod meget hurtigt og uforudsigeligt.

Min bil har kun overfladisk kosmetisk skade. Jeg har ikke søgt om reparation eller anmeldt skaden til kasko.

Hele hændelsen vurderes som en mindre berøring i forbindelse med en uundgåelig nødmanøvre. Jeg mener ikke, at sagen bør vurderes som en ansvarspådragende skade.

Jeg klager over Alm. Brands afgørelse, som tildeler mig fuldt ansvar uden objektiv dokumentation og uden hensyn til min nødmanøvre. De ignorerer færdselslovens §3 og bygger afgørelsen på eftertænkning. Jeg har ikke gjort brug af kaskodækning, og modparten har ikke fremlagt skadeoplysninger. Jeg anmoder om en uvildig vurdering af hændelsen før sagen registreres som ansvarsskade.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg anmoder Ankenævnet om at tage stilling til sagen på baggrund af følgende punkter:

- Alm. Brand har truffet afgørelse uden at fremlægge nogen dokumentation for modpartens skadeomfang.
- Mit nødreaktion i overensstemmelse med Færdselslovens §3 er ikke blevet taget i betragtning.
- Min bil har ikke lidt nogen væsentlig skade, og jeg har ikke anmeldt skaden eller anmodet om udbedring.
- Alm. Brands afgørelse hviler udelukkende på teoretiske antagelser og ikke på teknisk vurdering eller uvildig dokumentation.
- Jeg kan derfor ikke acceptere, at sagen registreres som en ansvarsskade (ansvarspådragende skade), og jeg afviser at betale selvrisiko, da jeg ikke har gjort brug af min dækning"

Klageren har endvidere i udateret brev bl.a. anført:

"Jeg ønsker hermed at klage over afgørelsen fra Alm. Brand i skadesag nr..., hvor jeg efter en let kollision er blevet tildelt det fulde ansvar, uden at der foreligger objektiv dokumentation, og uden at mit nødreaktive manøvre er blevet vurderet retfærdigt.

Hændelsen:

Uheldet fandt sted den 20. juni 2025 på ... Min bil (reg. nr. ...) kørte bag en ...-bus, som foretog en pludselig og hård opbremsning. Jeg bremsede straks og drejede til venstre for at undgå påkørsel bagfra, da der samtidig befandt sig 2-3 børn tæt på fortovet til højre. Under denne manøvre opstod der let kontakt med et andet køretøj i venstre vognbane. Situationen var akut, og mit fokus var udelukkende rettet mod at undgå skade. Jeg kan ikke præcist huske, hvor modpartens bil befandt sig, da hændelsen skete.

Mine centrale klagepunkter:

1. Manglende dokumentation fra modparten

Alm. Brand har ikke fremlagt nogen skadeopgørelse, billeder eller hændelsesbeskrivelse fra modpartens side. Alligevel har de truffet en afgørelse om fuldt ansvar baseret udelukkende på hypotetiske og teoretiske antagelser.

2. Ingen vurdering af modpartens mulige medansvar

Der er ikke foretaget nogen vurdering af, om modparten kunne have undgået uheldet fx ved at nedsætte hastigheden eller undvige i tide.

3. Ingen kaskoskade og ingen erstatningskrav fra min side + fuld samarbejdsvilje

Min bil har kun en overfladisk ridse. Jeg har ikke søgt om skadesdækning og ønsker ikke at få udbedret skaden gennem min kaskoforsikring. Jeg har heller ikke anmeldt skaden i systemet. På den baggrund bør der ikke opkræves selvrisiko.

Jeg er samtidig klar over, at jeg ikke har optagelser eller information om bussen, men jeg har til gengæld indsendt et detaljeret hændelsesforløb, billeder af min bil og en skitse af situationen. Jeg har samarbejdet fuldt ud under hele forløbet og besvaret alle henvendelser fra Alm. Brand rettidigt og i god tro.

4. Min undvigemanøvre er dækket af Færdselslovens paragraf 3

Jeg handlede hurtigt og ansvarligt i en uforudsigelig nødsituation. Det er netop sådanne situationer, som paragraf 3 i Færdselsloven beskytter – hvor føreren forsøger at undgå større skade og

tager rimelige beslutninger på kort tid. Alm. Brands vurdering bygger udelukkende på efterrationalisering og tager ikke højde for menneskelig reaktionstid i farlige trafiksituationer.

5. Fejlagtig fortolkning af paragraf 15, stk. 3

Alm. Brand hævder, at jeg ikke holdt tilstrækkelig afstand, og at dette medfører fuldt ansvar. Men praksis bremsede jeg straks – og alligevel opstod der fare. Det tyder på, at buschaufførens opbremsning var så brat, at den ikke kunne forudses. Alm. Brand har ikke undersøgt buschaufførens rolle, og det virker ensidigt at give mig hele ansvaret uden denne vurdering.

6. Ensigtig efterrationalisering – bagklogskab uden grundlag

Alm. Brands vurdering bygger på den antagelse, at jeg burde have forudset hele hændelsesforløbet og bremsede i tide – og at jeg kun foretog undvigemanøvren som følge af egen fejl. Denne tilgang er en form for bagklogskab, hvor man – uden dokumentation – konkluderer, hvad jeg burde have gjort i en ekstrem og akut situation. I virkeligheden reagerede jeg hurtigt, bremsede og drejede i forsøget på at undgå en påkørsel og beskytte andre trafikanter. Dette bør forstås som en nødretlig handling og ikke bruges imod mig som bevis på skyld.

7. Uretmæssig placering af bevisbyrde og manglende undersøgelse fra selskabets side

Alm. Brand pålægger mig at dokumentere modpartens eller bussens ansvar. Dette er urimeligt. Jeg har som privatperson hverken adgang til overvågning, vidner eller mulighed for at kontakte buschaufføren. Jeg har dog oplyst, at det var en ...-bus, og beskrevet hændelsen i detaljer. Det er selskabets opgave at indhente eller undersøge yderligere oplysninger, hvis de selv nævner, at busser i særlige tilfælde kan pålægges ansvar. Jeg har handlet i god tro og givet alle relevante oplysninger til skadesbehandler."

Selskabet har den 22/9 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Sagsforløb

Klageren har tegnet ansvars- og kaskoforsikring på sin bil. Gældende forsikringsbetingelser vedlægges til orientering som **bilag A**.

Den 30. juni 2025 modtager vi en henvendelse fra modpartens selskab som oplyser, at klageren har været involveret i et færdselsuheld ved [vej] den 20. juni 2025. På baggrund af det modtagne erstatningskrav, beder vi i brev af samme dato (**bilag B**) klageren om at anmelde uheldet.

I mail af 10. juli 2025 skriver klageren:

'Jeg vil bare lige forklare, hvad der skete. Der var en meget let kontakt mellem min bil og en anden bil – det var virkelig minimalt, og min bil fik kun nogle overfladiske ridser. Derfor valgte jeg ikke at anmelde det til jer eller gøre brug af min forsikring, da der ikke var nogen væsentlig skade.

Jeg ved ikke præcist, hvordan den anden part har oplevet det, og jeg kan ikke udtale mig om ansvaret – jeg har bare ikke foretaget nogen skadeanmeldelse, og jeg ønsker ikke at gøre krav gældende. Så vidt jeg ved, er der ikke behov for nogen handling fra min side'.

I mail af 11. juli 2025 beder vi endnu engang klageren om at anmelde hændelsen.

Den 14. juli 2025 modtager vi en mail fra klageren, som oplyser:

'... Min bil [registreringsnummer] vil hermed give en kort forklaring på hændelsen den 20.06.2025 ved [vej] i forbindelse med skadenummer ... Jeg kørte ad [vej], da en bus foran mig pludseligt bremsede meget kraftigt. For at undgå en potentiel påkørsel var jeg nødt til at reagere med en **øjeblikkelig og uundgåelig undvigemanøvre**.

I den forbindelse opstod der **meget let kontakt** med en bil i den nærliggende vognbane. Min egen bil fik kun nogle **overfladiske ridser**, og jeg har derfor ikke anmeldt nogen skade eller gjort brug af min forsikring.

Jeg ved ikke, om der er nogen reel skade på den anden bil, og jeg kan ikke udtale mig om ansvarsfordelingen. Jeg ved heller ikke, om jeg overhovedet skal anmelde skaden på min bil, da der ikke er reelt behov for reparation.

Jeg har vedhæftet et billede af min bil, som viser de meget begrænsede kosmetiske mærker. Jeg beder derfor om, at sagen ikke registreres som en aktiv skadeanmeldelse på min police, og at jeg ikke pålægges selvrisiko eller præmiestigning i forbindelse med denne hændelse.

Hvis yderligere oplysninger er nødvendige, står jeg naturligvis til rådighed – men jeg ønsker at sagen afsluttes uden konsekvenser for min dækning'.

I mail af 15. juli 2025 skriver vi til klageren, at hun på baggrund af det oplyste bærer det fulde ansvar for uheldet overfor modparten. Da vi af modpartens forsikringsselskab har fået oplyst, at klageren ikke overholdt sin ubetingede vigepligt, beder vi i samme mail klageren om at lave en skitse af uheldet, som viser bilernes placering, da kollisionen skete.

Klageren oplyser i mail af 16. juli 2025:

'Jeg vil gerne præcisere, at undvigemanøvren var en nødreaktion for at undgå en alvorlig kollision med en bus, som bremsede hårdt og pludseligt. Situationen opstod meget hurtigt og uforudsigeligt, og der var ikke tilstrækkelig tid til at bremse helt op uden risiko.

Min bil kørte bag bussen, og på højre side af vejen – på fortovet – befandt der sig 2-3 børn, hvilket yderligere begrænsede mine manøvre muligheder. I den paniksituation var det nødvendigt at dreje mod venstre for at undgå fare. Jeg kan ikke med sikkerhed huske, om modpartens bil befandt sig på min venstre for- eller bagside, men min bil har kun en let ridse på venstre forhjul. Jeg har vedhæftet en skitse, som illustrerer hændelsesforløbet efter bedste evne.

Jeg vil derfor gerne gøre opmærksom på, at jeg ikke anerkender det fulde ansvar for hændelsen, og jeg ønsker ikke at skadeanmeldelsen fører til en selvrisiko eller registrering som en ansvarspådragende skade. Jeg vil gerne anmode om, at der foretages en yderligere vurdering af ansvarsfordelingen.

Jeg kan desuden oplyse, at min bil ikke kræver reparation, og jeg ønsker ikke at gøre brug af værksted eller erstatning. Jeg har vedhæftet billede af min bil som dokumentation for den minimale skade.

Jeg er heller ikke bekendt med, hvilken dokumentation modpartens forsikringsselskab har fremlagt for deres krav. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at jeg endnu ikke har modtaget nogen specifik information om, hvor modpartens bil blev ramt, eller hvilken dokumentation der er fremlagt i

sagen, f.eks. billeder eller skitse. Jeg vil gerne anmode om at se det materiale, som modparten har indsendt, herunder eventuelle fotos eller beskrivelser af skaden. Det er nødvendigt for mig at kunne forholde mig korrekt til sagen og til jeres vurdering.

Som tidligere nævnt, var mit undvigemanøvre en nødreaktion for at undgå en potentiel farlig situation, og jeg ønsker derfor ikke, at sagen automatisk behandles som en ansvarspådragende skade, før en grundig vurdering er foretaget. Jeg håber sagen kan afsluttes uden yderligere konsekvenser for min police'.

Da det ifølge klagerens egen forklaring var hendes undvigemanøvre, der var årsagen til kollisionen, skriver vi den 21. juli 2025 til klageren, at vi har anerkendt ansvaret overfor modpartens forsikringsselskab (klagerens bilag 4).

Klageren har efterfølgende klaget over vores afgørelse, som er fastholdt af vores fag- og klageansvarlige i mails af henholdsvis den 7. og den 28. august 2025 (klagerens bilag 5 og 6).

Sagen er herefter indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

Vores vurdering

Efter modtagelsen af ankenævnsklagen har vi gennemgået sagen på ny. Dog uden at finde anledning til at ændre vores afgørelse, som fastholdes.

Klageren har i sin forklaring selv oplyst, at hun foretog en undvigemanøvre og trak over i venstre vognbane, hvor hun ramte modparten, da en forankørende bus pludseligt bremsede op. Som udgangspunkt er det klagerens ansvar som fører at sikre en tilstrækkelig bremseafstand til det forankørende køretøj. Ifølge færdselslovens § 15, stk. 3 skal afstanden til det forankørende altid tilpasses, så der ikke opstår fare for påkørsel, hvis det forankørende køretøj bremses op eller sætter hastigheden ned.

Klageren har i sin forklaring selv oplyst, at der opstod fare for påkørsel af den forankørende bus, da denne pludseligt bremsede op. Dette tyder på, at klageren ikke har overholdt den nødvendige afstand. I særlige tilfælde, hvor der sker pludselige og ubegrundede trafikale opbremsninger, kan det forankørende køretøj pålægges en del af ansvaret. Klageren har imidlertid ikke været i stand til at angive oplysninger i form af f.eks. registreringsnummer eller andet, der gør os i stand til at identificere den anden part.

Klageren har forklaret, at der gik flere børn på fortovet på hendes højre side. For at undgå fare for dem og for at undgå kollision med den forankørende bus, trak hun derfor - uden videre - over i venstre vognbane, hvor hun ramte modparten.

Ifølge færdselslovens § 18, stk. 2 skal føreren, inden vedkommende skifter vognbane eller foretager en anden ændring af køretøjets placering, sikre sig, at manøvreren kan udføres uden fare eller ulempe for andre trafikanter. Det er ud fra sagens oplysninger – herunder det faktum, at klageren ramte modparten – vores opfattelse, at klageren ikke ved at orientering sikrede sig at vognbaneskiftet kunne ske uden fare eller ulempe for den øvrige trafik. Dét forhold, at klageren forsøgte at

undgå en påkørsel af den forankørende bus kan ikke betragtes som en formidlende omstændighed.

Modparten, som kørte ligeud i sin egen vognbane, kan ikke pålægges ansvar for klagerens pludselige og uforudsete vognbaneskift.

Klageren har erkendt at have ramt modparten, og ifølge regresaftalen er vi som forsikringselskab forpligtet til at anerkende ansvaret overfor modpartens forsikringselskab. Da den anden parts identitet er ukendt, har vi ikke mulighed for at rette et eventuelt regreskrav mod vedkommende.

På baggrund af det ovenfor anførte fastholder vi vores stillingtagen i sagen."

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

"Jeg vil blot tilføje, at Alm. Brand i deres svar ikke har forholdt sig til, om modpartens adfærd er blevet vurderet.

Derudover nævnes det ikke i Alm. Brands svar, om selskabet har forsøgt at efterprøve hændelsen med bussen (rute ...), som jeg oplyste straks efter uheldet.

Den pludselige opbremsning fra bussen var den direkte årsag til min undvigemanøvre. Alm Brand skriver i deres svar til nævnet, at da identiteten på 'anden part' (bussen) er ukendt, kan de ikke rette regres. Jeg finder det urimeligt, at dette bruges som grundlag for at pålægge mig fuldt ansvar – især når selskabet har undladt at undersøge de oplysninger, jeg faktisk har givet dem. Jeg er som privatperson ikke i stand til at efterforske bustrafik – det burde være en del af forsikringselskabets rolle i sagen.

Jeg har hele tiden oplyst, at jeg ikke kunne identificere modpartens præcise placering og ikke kender skadeomfanget, da jeg ikke har modtaget billeder, rapport eller anden dokumentation.

At jeg foretog en nødmanøvre i en uforudsigelig situation bør ikke automatisk sidestilles med fuldt ansvar, uden at modpartens og tredjeparts (bussens) eventuelle medansvar er blevet vurderet.

Jeg beder derfor Ankenævnet vurdere, om sagen er tilstrækkeligt oplyst, og om Alm. Brands afgørelse hviler på faktiske, individuelle vurderinger – eller om den i for høj grad bygger på standardantagelser og ufuldstændige oplysninger. Jeg fastholder, at jeg ikke bør pålægges fuld selvrisko eller have sagen registreret som ansvarsskade, og at en delt ansvars vurdering bør overvejes."

Klageren har i udateret brev til nævnet bl.a. anført:

"1. Vedr. anførsel om manglende bremseafstand (Færdselslovens §15, stk. 3)

Alm. Brand bruger min beskrivelse af en akut situation – hvor en bus foretog en pludselig opbremsning – som bevis for, at jeg ikke holdt tilstrækkelig afstand. Dette er en forenklet og bagudrettet vurdering (bagklogskab). Min reaktion var en undvigemanøvre for at undgå potentiel påkørsel og fare for buspassagerer og børn på fortovet.

Det er i overensstemmelse med **Færdselslovens §3**, som giver mulighed for rimelig og ansvarlig reaktion i uforudsigelige nødsituationer.

At jeg handlede instinktivt i situationen, bør ikke automatisk føre til fuldt ansvar.

2. Vedr. manglende oplysninger om bussen

Selskabet fremhæver, at jeg ikke kunne oplyse bussens nummer eller registrering, og bruger dette som grund til at afvise enhver form for medansvar hos bussen. Det er derfor ikke rimeligt, at hele ansvarsbyrden lægges på mig alene, fordi jeg ikke kunne dokumentere denne del af hændelsen – særligt når selskabet selv har undladt at iværksætte egne undersøgelsesmuligheder.

3. Vedr. vognbaneskift og ansvar ifølge §18, stk. 2

Selskabet henviser til, at jeg ikke husker, om modpartens bil var foran eller bagved – og konkluderer heraf, at jeg ikke overholdt mine forpligtelser ved vognbaneskift.

Men min undvigemanøvre var ikke et regulært vognbaneskift. Det var en midlertidig drejning for at undgå en fare direkte foran mig.

Der var ikke tale om en planlagt overhaling eller baneskift, og jeg foretog manøvreren med lav fart og bremsekontrol.

At anvende §18 i denne sammenhæng er derfor juridisk urimeligt, da det ikke afspejler karakteren af en nødreaktion.

4. Vedr. modpartens adfærd og ansvar

Alm. Brand anfører, at modpartens bil blot kørte ligeud og derfor er uden ansvar.

Jeg gør opmærksom på, at jeg fortsat ikke kender den præcise skade på modpartens bil eller hvor den blev ramt.

Der er heller ikke fremlagt dokumentation for, om modpartens fører forsøgte at sænke farten eller afværge situationen, da jeg foretog min nødreaktion med lav fart og bremsekontrol.

Det er uklart, om modpartens adfærd overhovedet er blevet vurderet. Hvis ikke, mener jeg ikke, at ansvarsfordelingen kan være fuldt oplyst.

Jeg mener derfor, at hændelsen bør vurderes med afsæt i begge parter handlinger – ikke kun min.

5. Om manglende inddragelse af Færdselslovens §37

Jeg ønsker at fremhæve, at Alm. Brands vurdering i denne sag i høj grad beror på en mekanisk fortolkning af Færdselslovens §15, stk. 3 og §18, stk. 2 – uden at tage den konkrete hændelsessituation og §3 i betragtning.

Det er korrekt, at §15, stk. 3 kræver, at man holder passende afstand til forankørende, og at §18, stk. 2 pålægger ansvar ved vognbaneskift.

Men i mit tilfælde var der ikke tale om et almindeligt vognbaneskift eller manglende afstand – det var en uforudsigelig, farlig situation foran mig, som krævede en hurtig og proportional reaktion for at undgå potentiel frontalkollision og fare for børn på fortovet.

Færdselslovens §3 lyder:

'Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed og skal vise særlig hensynsfuldhed over for børn, ældre og handicappede.

Trafikanter skal endvidere gøre, hvad der er muligt for at undgå uheld.'

Min handling var netop udtryk for denne paragraf – jeg handlede ansvarligt og forsigtigt for at undgå større skade.

Når Alm. Brand ignorerer §3, og udelukkende vurderer ud fra formelle regler, giver det et fejlagtigt billede af situationens kompleksitet.

Jeg anmoder derfor om, at Ankenævnet foretager en helhedsbaseret vurdering, som inkluderer den nødsituation jeg stod i, og ikke kun baserer afgørelsen på regelmæssige normer uden hensyntagen til den menneskelige og trafikale virkelighed.

Afsluttende bemærkninger

Jeg vil igen understrege, at min bil under denne hændelse kun fik minimale kosmetiske ridser i lakken – der var ingen reelle skader, og jeg har derfor ikke ønsket nogen erstatning eller reparation. Sagen er alene registreret som en hændelse, ikke som et krav.

Derfor mener jeg ikke, at der bør pålægges mig fuld selvrisko eller registreres en ansvarsskade.

Jeg vil samtidig fremhæve, at Alm. Brand ikke har dokumenteret, hvilken skade modpartens bil havde, og slet ikke har vurderet, om modpartens fører foretog nogen form for afværgemanøvre eller bremsning. Derudover har selskabet heller ikke forsøgt at undersøge bussens (rute ...) opbremsning, hvilket er en væsentlig del af hændelsesforløbet og et udtryk for manglende efterforskning.

Jeg beder derfor Ankenævnet vurdere, om Alm. Brands afgørelse er truffet på baggrund af tilstrækkelig individuel og faktisk vurdering – eller om den i for høj grad beror på standardantagelser og teoretiske formodninger.

Selv hvis jeg måtte have delvist ansvar, mener jeg, at sagen bør vurderes med henblik på delt ansvar, og ikke som en fuld ansvarspådragende skade med fuld selvrisko.

Jeg beder Ankenævnet vurdere, om Alm. Brands vurdering er baseret på tilstrækkelig individuel og faktisk vurdering, eller om den i for høj grad beror på standardantagelser og formodninger..

Mit ønske til afgørelse:

Hvis sagen kan afsluttes uden registrering og med en symbolsk deling af ansvar – fx ved delvis selvrisko – er jeg **indstillet på at samarbejde**, så sagen kan afsluttes på rimelig og hurtig vis."

Selskabet har i brev af 31/10 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har noteret os klagerens supplerende bemærkninger til vores indlæg af 22. september 2025. Bemærkningerne indeholder ikke nye oplysninger, der giver anledning til at ændre vores vurdering, som fastholdes.

Det er ubestridt, at klageren har påkørt modparten. Det er således også ubestridt, at klageren overfor modparten bærer det fulde ansvar for skaden. Hvis klageren mener, at den forankørende bus bærer en del af ansvaret for, at hun påkørte modparten, påhviler det klageren at løfte bevisbyrden herfor, ikke selskabet.

Klageren har som det eneste oplyst, at der var tale om busrute Vi har således hverken registreringsnummer eller andre oplysninger på for eksempel chaufføren, som kunne gøre os i stand til at identificere vedkommende og få vedkommendes forklaring af, hvad der skete den pågældende dag.

Som anført i vores tidligere svar til nævnet, er reglerne omkring ansvarsfordeling og praksis på området ganske klar, og da den anden parts identitet er ukendt og dermed ikke har mulighed for at rette et eventuelt regreskrav mod vedkommende, må vi fastholde vores afgørelse.

Vi har ikke yderligere bemærkninger til sagen, som efter vores opfattelse kan forelægges nævnet på det foreliggende grundlag."

Klageren har i breve af 20/11 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg vedhæfter mine supplerende bemærkninger i sag nr. ..., samt bilag A og B.

Nedenfor følger en kort opsummering af mine hovedsynspunkter:

Kort resumé af sagen

Sagen drejer sig om en mindre hændelse med overfladiske lakridser, hvor Alm. Brand har vurderet mig som fuldt ansvarlig.

Jeg har ikke anmodet om reparation eller erstatning – mit eneste ønske er, at registreringen sker korrekt og på et retfærdigt grundlag.

Vedhæftet finder I min supplerende bemærkning. Kort:

1. Jeg har aldrig erkendt fuldt ansvar – hændelsen skete pga. en pludselig busopbremsning (§3).
2. Alm. Brand har ikke undersøgt bus ..., selv om ruteoplysning blev givet straks.
3. Modpartens adfærd og skade er helt udokumenteret ? sagen er ikke tilstrækkeligt oplyst.
4. Henvisning til §15/§18 er generel og uden konkrete fakta.
5. Minimal skade, ingen erstatningskrav – en vurdering om delvist ansvar/hjemvisning er mere rimelig end 100 % ansvar.

...

1. Uoverensstemmelse om mit ansvar – faktum er ikke korrekt gengivet

Alm. Brand anfører, at det skulle være 'ubestridt', at jeg bærer det fulde ansvar. Jeg må høfligt præcisere, at dette ikke er korrekt. Jeg har alene bekræftet den fysiske kontakt, som enhver ærlig forsikringstager ville gøre, men jeg har aldrig accepteret eller anerkendt et fuldt ansvar for hændelsen.

Ankenævnet *for* Forsikring

10.

104235

Min forklaring har fra start været klar og konsekvent: Den pludselige og kraftige opbremsning fra bus rute ... skabte en akut faresituation, hvor jeg reagerede af hensyn til sikkerheden. Dette falder inden for rammerne af Færdselslovens §3, der netop forpligter trafikanter til at afværge fare.

Det er derfor væsentligt, at min redegørelse ikke tolkes som en ansvarsaccept, men som en beskrivelse af en konkret og uforudsigelig nødsituation.

2. Manglende undersøgelse af bus ... – bevisbyrden kan ikke ensidigt placeres på mig

Jeg oplyste umiddelbart efter hændelsen, at det foranliggende køretøj var bus rute ... På dette tidspunkt var jeg i chok og havde ikke mulighed for at skaffe yderligere oplysninger.

Som professionelt forsikringsselskab har Alm. Brand langt bedre muligheder end en privatperson for at undersøge relevante forhold, herunder ruteplaner, hændelseslog, chaufførindberetninger og GPS-data. Ingen af disse muligheder synes at være blevet anvendt.

At selskabet nu lægger vægt på, at buschaufføren ikke kan identificeres, er efter min opfattelse udtryk for manglende efterforskning – ikke mangel på ansvar fra min side.

3. Sagen er ikke tilstrækkeligt oplyst – modpartens handlinger er helt ukendte

Sagen indeholder ingen oplysninger fra modparten: ingen skadesfotos, ingen udtalelse, ingen beskrivelse af modpartens reaktion eller placering. Jeg har ikke modtaget nogen form for dokumentation, som belyser modpartens adfærd.

Når hverken bus rute ... eller modpartens handlinger er belyst, er det vanskeligt at forstå, hvordan en fuldstændig og ensidig ansvarsplacering kan foretages i sagen.

4. Henvisninger til §15 og §18 er generelle – mens §3 ikke er vurderet

Alm. Brand henviser til almindelige bestemmelser om afstand og vognbaneskift, men der er ingen dokumentation for, at jeg reelt har overtrådt disse. Der foreligger ingen tekniske oplysninger om hastighed, afstand eller præcis placering. En henvisning til generelle standardregler kan ikke erstatte en individuel vurdering af en konkret nødsituation

Samtidig er Færdselslovens §3 om nødhandling og afværgelse af fare ikke behandlet – selv om denne paragraf er direkte relevant. Min reaktion var en afværgemanøvre i overensstemmelse med §3, og dette forhold er efter min opfattelse ikke tilstrækkeligt inddraget i selskabets vurdering.

5. Afsluttende bemærkning – proportionalitet og rimelighed

Min bil havde alene overfladiske lakridser, og jeg har ikke anmodet om reparation eller erstatning. Sagens eneste formål for mig er, at registreringer af hændelsen sker korrekt og retfærdigt.

Som en væsentlig tilføjelse bemærkes det, at Alm. Brand selv har oplyst, at selskabet allerede har anerkendt ansvaret overfor modpartens forsikringsselskab' (jf. deres indlæg af 22. september 2025). Dette er sket uden dokumentation fra modparten, uden undersøgelse af bus rute ... og uden tekniske oplysninger om hændelsen. En automatisk anerkendelse begrundet i interne regresprocedurer kan efter min opfattelse ikke erstatte en konkret og objektiv ansvarsbedømmelse, og kan derfor ikke lægges til grund for en vurdering om 100 % ansvar.

Set i lyset af, at sagen er ufuldstændigt oplyst, at der ikke er foretaget undersøgelse af bus ... eller modparten, og at vurderingen hovedsageligt bygger på generelle antagelser – ikke konkret dokumentation – beder jeg nævnet overveje, om en vurdering om delvist ansvar eller hjemvisning til fornyet behandling ikke vil være mere rimelig end en afgørelse om fuldt ansvar.

Bilag A – Punkt-for-punkt sammenfatning af uenigheder

Alm. Brands påstand	Faktiske forhold / Min forklaring	Hvorfor konklusionen er urigtig
“Ubestridt fuldt ansvar.”	Jeg erkendte fysisk kontakt, ikke ansvar.	Fysisk kontakt er ikke ansvarsaccept.
“Ingen mulighed for busidentifikation.”	Jeg angav bus rute [REDACTED] straks.	Manglende undersøgelse er selskabets ansvar.
“Klageren har ikke løftet bevisbyrden.”	Jeg har fremlagt forklaring, fotos, skitse.	Bevisbyrden kan ikke lægges ensidigt på privatperson.
“Overtrædelse af §15/§18.”	Ingen tekniske oplysninger om hastighed/afstand.	Generelle henvisninger uden bevis. §3 er ignoreret.

Bilag B – Oversigt over hovedproblemer og sammenhæng til hovedpunkter

Denne oversigt samler de centrale mangler i Alm. Brands vurdering og viser samtidig, hvordan disse punkter indgår i hovedstrukturen for min redegørelse.

Hovedproblem	Beskrivelse	Hvordan det indgår i min 5-punkts redegørelse
1. Sagen er utilstrækkeligt oplyst	Ingen busundersøgelse, ingen modpartsoplysninger.	Indgår i punkt 2 og 3.
2. Vurdering baseret på generelle antagelser	Ingen konkrete tekniske eller faktiske data.	Indgår i punkt 4.
3. Færdselslovens §3 ikke behandlet	Selskabet vurderer ikke nødhandling og afværgelse af fare.	Indgår i punkt 1 og 4.
4. Ukorrekt gengivelse af mit standpunkt	Min forklaring tolkes som ansvarsaccept.	Indgår i punkt 1.
5. Uforholdsmæssig konklusion om fuldt ansvar	Minimal skade, ingen erstatningskrav, uklart faktum.	Indgår i punkt 5.

”

Selskabet har i brev af 14/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

”Ad 1) Vi har i vores indlæg af 31. oktober 2025 skrevet, at det er ubestridt, at klageren overfor modparten bærer det fulde ansvar for skaden på modpartens bil. Dette udsagn står vi ved.

Klageren har erkendt, at hendes bil har påkørt modparten. I henhold til færdselslovens § 101 hæfter

den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, umiddelbart overfor skadelidte for skader, som køretøjet forvolder. Ud fra det oplyste har den forankørende bus ikke været i kontakt med modpartens bil, og et eventuelt (med)ansvar for bussen har derfor kun betydning i forhold til den indbyrdes ansvarsfordeling mellem klageren og bussen/busselskabet.

Ad 2) Klageren skriver, at hun umiddelbart efter hændelsen oplyste, at den forankørende bus var linje ... Vi vil for det første gerne understrege, at vi først modtog oplysninger om hændelsen efter at vi – på baggrund af et regreskrav fra modpartens forsikringsselskab – havde opfordret klageren til at anmelde hændelsen. Dernæst vil vi gerne gøre opmærksom på, at oplysningen om buslinjen (...) ikke er en oplysning klageren har givet før sagens indbringelse for nævnet. Allerede af denne grund har vi ikke haft mulighed for at undersøge forholdet omkring bussen nærmere.

Derudover kan der efter vores opfattelse – uanset at vi som selskab betragtes som den professionelle part – ikke påhvile os en pligt til at undersøge hver en oplysning, som vi modtager, nærmere.

Det gælder i særdeleshed mere 'generiske' oplysninger, som et buslinjenummer. Det har vi heller ikke ressourcerne til. Vi bemærker i tillæg hertil, at det i udgangspunktet er klagerens bevisbyrde at løfte, hvis hun mener at en anden part har et medansvar for den skete skade.

Vi fastholder, at sagen er afgjort ud fra gældende regler og praksis.

Vi kan afslutningsvist supplerende oplyse, at vi efter sagens indbringelse for nævnet har modtaget yderligere oplysninger om hændelsen fra modpartens forsikringsselskab. Ifølge forklaringen fra modparten, skulle skaden være sket ved at klageren kørte ud fra parkering og overså modparten, som kørte ligeud på vejen. Forklaringen fra modparten stemmer således ikke umiddelbart overens med klagerens forklaring om, at en forankørende bus skulle være bremsset pludseligt op."

Klageren har i brev af 3/1 2026 til nævnet bl.a. anført:

"De oplysninger, som selskabet her henviser til, er først fremkommet længe efter sagens indbringelse for nævnet og foreligger alene som en udokumenteret forklaring via modpartens forsikringsselskab. Jeg kan ikke tiltræde denne beskrivelse som et objektivi faktueli grundlag.

Det ændrer under alle omstændigheder ikke ved, at Alm. Brands oprindelige afgørelse om fuldt ansvar – og den efterfølgende anerkendelse af ansvar over for modpartens forsikringsselskab – blev truffet, før selskabet havde hørt min fulde forklaring, uden undersøgelse af tredjepart og uden objektiv dokumentation.

Alm. Brand har endvidere selv oplyst, at selskabet 'ikke har ressourcerne til at undersøge hver en oplysning'. Det understreger, at afgørelsen ikke er baseret på en faktisk undersøgelse af hændelsen, men på hensyn til effektivitet og selskabets interne procedurer."

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

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 30/6 2025:

"Vi har fået oplyst, at din bil med reg.nr. ... har været involveret i et uheld ved [vej], den 20. juni 2025. Og vi har nu fået et erstatningskrav fra modpartens forsikringsselskab. Men vi har ikke fået din anmeldelse af skaden.

Ankenævnet for Forsikring

14.

104235

Vi har brug for din anmeldelse inden den 21. juli 2025. Uden din anmeldelse og dine oplysninger er vi nødt til at afgøre skaden ud fra de få oplysninger, vi har nu. Det vil bl.a. betyde, at du vil stå som ansvarlig for skaden."

Det fremgår af klagerens mail til selskabet af 10/7 2025:

"Der var en meget let kontakt mellem min bil og en anden bil – det var virkelig minimalt, og min bil fik kun nogle overfladiske ridser. Derfor valgte jeg ikke at anmelde det til jer eller gøre brug af min forsikring, da der ikke var nogen væsentlig skade."

Det fremgår af selskabets mail til klageren af 11/7 2025:

"Vi har nu modtaget et erstatningskrav fra 3. parts selskab, men vi har endnu ikke modtaget din skadeanmeldelse. Selvom der ikke er skade på din bil bedes du anmelde skaden til os."

Det fremgår af klagerens mail til selskabet af 14/7 2025:

"Jeg kørte ad [vej], da en bus foran mig pludseligt bremsede meget kraftigt. For at undgå en potentiel påkørsel var jeg nødt til at reagere med en øjeblikkelig og uundgåelig undvigemanøvre."

I den forbindelse opstod der meget let kontakt med en bil i den nærliggende vognbane."

Det fremgår af selskabets mail til klageren af 15/7 2025:

"Du beskriver at du foretog en undvigelsesmanøvre og dermed kom ovre i modpartens vognbane og ramte modparten."

Vi kan derfor ikke komme uden om, at du har ansvaret for uheldet og skaderne."

Modparten har dog angivet, at der er tale om at du ikke overholdt din ubetinget vigepligt."

Det fremgår af klagerens mail til selskabet af 16/7 2025:

"Jeg vil gerne præcisere, at undvigemanøvre var en nødreaktion for at undgå en alvorlig kollision med en bus, som bremsede hårdt og pludseligt. Situationen opstod meget hurtigt og uforudsigeligt, og der var ikke tilstrækkelig tid til at bremse helt op uden risiko."

Min bil kørte bag bussen, og på højre side af vejen – på fortovet – befandt der sig 2-3 børn, hvilket yderligere begrænsede mine manøvre muligheder. I den paniksituation var det nødvendigt at dreje mod venstre for at undgå fare. Jeg kan ikke med sikkerhed huske, om modpartens bil befandt sig på min venstre for- eller bagside, men min bil har kun en let ridse på venstre forhjulne."

Det fremgår af forsikringsbetingelserne:

"Forsikringen dækker

Ansvar Dækker hvis du med din bil laver skader på andre personer eller på deres ting."

Ankenævnet for Forsikring

15.

104235

...

Vi beregner og opkræver selvrisiko ved alle skader, der har medført udgift for os

...

...

Selvrisikoen er den økonomiske risiko, som du selv skal bære, når der sker en skade. Dvs. den del af skaden, der ikke er dækket af forsikringen."

Nævnet udtaler:

Selskabet modtog en henvendelse fra modpartens forsikringsselskab om, at klageren den 20/6 2025 havde ramt modpartens bil. Den 30/6 2025 bad selskabet klageren om at anmelde skaden. Den 14/7 2025 oplyste klageren, at hun ikke havde anmeldt skaden, idet der alene opstod let kontakt med modpartens bil, idet hun foretog en undvigemanøvre. Den 21/7 2025 oplyste selskabet til klageren, at selskabet havde anerkendt ansvaret over for modparten. Klageren ønsker, at hun ikke pålægges skylden for uheldet.

Klageren har anført, at hun kørte bag en bus, som uden varsel bremsede hårdt op. Klageren reagerede straks ved at bremse og dreje til venstre for at undgå en påkørsel bagfra, idet der på højre side var flere børn på fortovet, hvorefter der opstod let kontakt med modpartens bil i venstre vognbane. Klageren har anført, at undvigemanøvren kan henføres under færdselslovens § 3. Klageren har anført, at der manglede dokumentation fra modparten, og at der ikke var foretaget en vurdering af, om modparten kunne have undgået uheldet. Klageren har anført, hun ikke ønsker at udbedre skaden på sin bil, hvorfor der ikke bør opkræves selvrisiko. Klageren har anført, at selskabet ikke havde undersøgt buschaufførens rolle. Klageren har anført, at selskabet pålagde hende at dokumentere modpartens eller bussens ansvar, hvilket hun finder urimeligt, og at selskabets opgave er at indhente og undersøge yderligere oplysninger.

Selskabet har anført, at det af færdselslovens § 15, stk. 3 fremgår, at afstanden til det forankørende køretøj altid skal tilpasses, så der ikke opstår fare for påkørsel, hvis det forankørende køretøj bremses op eller sætter hastigheden ned. Selskabet har anført, at klageren selv har oplyst, at der opstod fare for påkørsel af den forankørende bus, da denne pludseligt bremsede op, hvilket tyder på, at klageren ikke har overholdt den nødvendige afstand. Selskabet har anført,

Ankenævnet for Forsikring

16.

104235

at det af færdselslovens § 18, stk. 2 fremgår, at føreren, inden vedkommende skifter vognbane eller foretager en anden ændring af køretøjets placering, skal sikre sig, at manøvren kan udføres uden fare eller ulempe for andre trafikanter, og at klageren ikke havde orienteret sig herom.

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 30/6 2025, at "Vi har fået oplyst, at din bil med reg.nr. ... har været involveret i et uheld ved [vej], den 20. juni 2025. Og vi har nu fået et erstatningskrav fra modpartens forsikringsselskab. Men vi har ikke fået din anmeldelse af skaden. Vi har brug for din anmeldelse inden den 21. juli 2025. Uden din anmeldelse og dine oplysninger er vi nødt til at afgøre skaden ud fra de få oplysninger, vi har nu. Det vil bl.a. betyde, at du vil stå som ansvarlig for skaden".

Det fremgår af klagerens mail til selskabet af 10/7 2025, at "Der var en meget let kontakt mellem min bil og en anden bil – det var virkelig minimalt, og min bil fik kun nogle overfladiske ridser. Derfor valgte jeg ikke at anmelde det til jer eller gøre brug af min forsikring, da der ikke var nogen væsentlig skade".

Det fremgår af klagerens mail til selskabet af 16/7 2025, at "Jeg vil gerne præcisere, at undvigemanøvren var en nødreaktion for at undgå en alvorlig kollision med en bus, som bremsede hårdt og pludseligt. Situationen opstod meget hurtigt og uforudsigeligt, og der var ikke tilstrækkelig tid til at bremse helt op uden risiko. Min bil kørte bag bussen, og på højre side af vejen – på fortovet – befandt der sig 2-3 børn, hvilket yderligere begrænsede mine manøvre muligheder. I den paniksituation var det nødvendigt at dreje mod venstre for at undgå fare. Jeg kan ikke med sikkerhed huske, om modpartens bil befandt sig på min venstre for- eller bagside, men min bil har kun en let ridse på venstre forhjørne".

Det fremgår af forsikringsbetingelserne, at forsikringen "Dækker hvis du med din bil laver skader på andre personer eller på deres ting", og at "Vi beregner og opkræver selvrisiko ved alle skader, der har medført udgift for os".

Ankenævnet for Forsikring

17.

104235

Nævnet bemærker, at selskabet er ansvarsforsikringsselskab for klagerens bil og kan derfor afgøre skyldsspørgsmålet i forhold til modparten, da selskabet hæfter direkte, jf. færdselslovens § 108, stk. 1.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren har forklaret, at hun har påkørt modparten ved en undvigemanøvre, hvor hun kortvarigt svingede over i modpartens vognbane, og at der heroverfor ikke er oplysninger i sagen, der understøtter, at modparten, der kørte lige ud, har udvist nogen uagtsomhed.

Nævnet har også lagt vægt på, at der ikke er oplysninger om den forankørende bus, der foretog en pludselig og hård opbremsning, hvorfor selskabet ikke har været i stand til at afklare, om bussen bærer en del af ansvaret, og derfor ikke har haft mulighed for at rette et eventuelt regreskrav mod vedkommende.

Nævnet bemærker, at der ikke er grundlag til at antage, at modpartens forsikringsselskab, der har opgjort skaden, har godkendt anden skade end den, der hidrørte fra uheldet.

Da nævnet finder, at klagerens interesser i henhold til forsikringsaftalen er behørigt varetaget af selskabet, og det, som klageren i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat

b e s t e m m e s :

Ankenævnet *for* Forsikring

18.

104235

Ankenævnet *for* Forsikring

19.

104235

Klageren får ikke medhold.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans-Jørgen Nymark Beck', written in a cursive style.

Hans-Jørgen Nymark Beck