

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 25. marts 2026 blev i sag nr. 105007:

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 19/12 2025 har klageren bl.a. anført:

"Vores strid med ALM. BRAND A/S (videre som 'BRAND') har haft en uheldig årsag, ligesom det uheldige biluheld sagen drejer sig om var. Og ved en åbenbart kommunikationsfejl tilbage i april 2024 (BRAND's side) og senere i august 2024 (min side) endte vores sag i retten. Dette fakt er først blevet mig bekendt i retten i ... nu i november 2025. Og det er min fornærmelse at det samme oplevelse måtte BRAND's advokat have haft kort efter vores første retsmøde, da vi fortsatte korrespondance mellem hinanden. Men dette jeg tror er nu blevet afklaret mellem mig og BRAND's advokat.

Vi trods gensidig respekt for hinanden kunne ikke opnå en forlig.

Dommeren afgjorte at sagen skal henvises til jer - Ankenævnet for forsikring.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Bedre forklaring på ret og lov angående selskabernes regresaftale versus retfærdighed.

Det er ikke spørgsmål om penge for mig (og slet ikke for BRAND, tror jeg). Jeg klager over hvordan BRAND håndterer sin ret at bestemme over skylden i tvivlsomme tilfælder. Mangel på oplysning og forklaring til mig som en kunde, mangel på at undersøge fremlagte beviser lidt mere grundigt før BRAND ønsker sig at tildele skylden.

Jeg tror at jeg kan bevise min uskyld i uheldet med minimum 3 indirekte men stærkt talende beviser, mm."

Klageren har i brev af 29/12 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Afsnit 1 Lovligheden af regresaftalens anvendelse og ansvarsfordelingen

Uklarhed i forsikringsbetingelser

Det gøres gældende, at ordlyden i BRAND's forsikringsbetingelser pkt. 1.7 Regres, side 10 (hoslagt som 'intakt_BRAND_FB.pdf') er behæftet med en betydelig grad af uklarhed og ubestemthed, hvilket skaber en uacceptabel retsusikkerhed for forsikringstageren.

1.1 Vedrørende 'skade der ikke er dækket':

Begrebet fremstår modstridende og tendentiøst. Det er selskabets kerneforretning alene at dække skader omfattet af policen. At selskabet via en ekstern regresaftale påtager sig en betalingsforpligtelse for forhold, der 'ikke er dækket', og efterfølgende søger denne udgift partielt dækket hos forsikringstageren (via selvrisiko/bonustab), bestrides som værende uden fornøden hjemmel i det individuelle aftaleforhold.

1.2 Vedrørende 'på baggrund af andet (end policen)':

Formuleringen er ekstremt bredspektret og uspecifik. I nærværende sag er 'baggrunden' en regresaftale indgået mellem forsikringssselskaber, som forsikringstageren hverken er part i eller har givet samtykke til. Det gøres gældende, at selskabet ikke ensidigt kan pålægge forsikringstageren et økonomisk medansvar for følgerne af en aftale, som selskabet har indgået til egen administrative fordel. Selskabet bør selv bære de økonomiske konsekvenser af de aftaler, de indgår med tredjemand for at undgå voldgift og procesomkostninger.

1.3 Vedrørende eksemplifikationen:

Anvendelsen af 'f.eks.' i betingelserne gør bestemmelsen uforudsigelig. Da ingen af de efterfølgende eksempler i pkt. 1.7 omhandler et hændelsesforløb, hvor skylden ikke kan påvises (som i nærværende sag), findes selskabets udvidede fortolkning af regresretten at være i strid med almindelige forbrugerbeskyttende principper.

Konklusion:

Selskabet forsøger at overvælte en forretningsmæssig risiko og udgift på forsikringstageren under dække af en uklar kontraktbestemmelse. Det fastholdes, at regresaftalen mellem selskaberne ikke kan medføre en forringelse af forsikringstagerens retsstilling, når skyldsspørgsmålet objektivt set ikke er afklaret.

Procesforløbet vedrørende skyldsspørgsmålet giver anledning til betydelig uklarhed. Uagtet om BRAND betegner forløbet som en 'vurdering af skyld', 'tildeling af ansvar' eller 'anerkendelse af erstatningspligt', er faktum, at forsikringstageren reelt 'anklages' i en intern, lukket proces hos selskabet.

Herved påtager BRAND sig ensidigt rollerne som anklager, sagsøgt og dommer i afgørelsens fase. Dette sker uden forsikringstagerens (som passivt objekt i tvisten) reelle medvirken, viden eller mulighed for at varetage egne interesser.

Forbrugerens retsstilling og det retsprincipielle spørgsmål

1.4 Som følge af ovenstående jeg oplever, at BRAND via forsikringsvilkårene har konverteret forsikringstageren fra forbruger til et passivt objekt i en intern inter partes tvist mellem selskaberne.

Denne tvist afgøres internt via regresaftalen, som forsikringstageren kun har begrænset indsigt i og ingen indflydelse på.

1.5 Når udfaldet af selskabernes interne stridsforholdsløsning (regresaftalen) påvirker forsikringstageren økonomisk og skyldsmæssigt, anses denne løsning for at være i strid med almindelige retsprincipper. Det eneste forsikringstageren oplyses om efterfølgende, er betalingskravet – uden fornøden hjemmelsforklaring, hvilket strider mod min berettigede forventning om, at intet krav ville blive rejst.

1.6 Det fornævnte giver anledning til et væsentligt retsprincipielt spørgsmål:

Et selskab må ikke træffe afgørelse om skyldsspørgsmålet, hvor selve afgørelsen giver selskabet en direkte økonomisk gevinst på bekostning af forsikringstageren. Der foreligger en klar og uundgåelig interessekonflikt. Det afgørende selskab kan ikke anses for at være upartisk i en sådan situation. Det er min opfattelse, at BRAND med den ansvarspådragende handling (afgørelsen) foruretter forsikringstageren og handler i strid med lovgivningsinteressen for at beskytte det svage passive objekt (forbrugeren).

Konklusion (1.4 – 1.6):

Der anmodes derfor om en autoritativ fortolkning af, hvorvidt selskabet har myndighed til at afgøre et ansvarsspørgsmål i et færdselsuheld alene efter en intern regresaftale.

Indsigelser

Jeg ønsker at fremkomme med følgende indsigelser vedrørende den procedure, der er fulgt af BRAND:

1.7 Manglende kontradiktion og partshøring:

BRAND har fejlet i sin loyalitetspligt ved ikke at oplyse forsikringstageren om, at en proces vedrørende skyldsspørgsmålet var indledt internt. Herved blev jeg frataget min ret til kontradiktion, mulighed for at uddybe oplysninger om uheldet samt mulighed for at forsvare mig, før afgørelsen blev truffet. Dette strider mod grundlæggende forvaltningsretlige principper, som bør finde analog anvendelse.

1.8 Ensidig skønsudøvelse:

BRAND har baseret sin afgørelse på en ensidig skønsudøvelse og en simpel ulykkestegning i regresaftalen. Et forsikringsselskab kan ikke foretage en lige så grundig og objektiv vurdering som en domstol, der giver alle parter mulighed for at fremlægge beviser og påstande. Effektivitet må ikke tilsidesætte retssikkerhed.

1.9 Manglende autoritet:

Det fastholdes, at beslutningen om et ansvarsspørgsmål i et færdselsuheld bør forblive i de dømmende magters hænder. Forklaring om, at en klage efterfølgende kan indbringes for retten, kan ikke undskylde den procesuelle fejl, der er begået i første instans. Uretten er sket ved selve skyldspålæggelsen uden forudgående partshøring og objektiv sagsoplysning. Dette må anses for at være i strid med god forsikringsskik.

Samlet konklusion:

Det gøres gældende, at de ovennævnte indsigelser og klager (punkt 1.1 til 1.9) samlet set påviser, at BRAND's afgørelse ikke hviler på et faktuel grundlag, men på en administrativ standardløsning. Jeg har med denne gennemgang søgt at skabe gennemsigtighed og klarhed over de faktiske omstændigheder. Det fastholdes, at en retfærdig løsning må tage udgangspunkt i de objektive fakta, som her er fremlagt, og jeg anmoder derfor nævnet om at tilsidesætte selskabets nuværende skyldstildeling.

...

Afsnit 2 Indirekte beviser for min uskyld i ulykken

Uheldsforløbet

Til støtte for min fremstilling af hændelsesforløbet gøres følgende observationer gældende som indirekte beviser:

2.1 Manglende anledning til alarm

Jeg var på hændelsestidspunktet ikke bekendt med, at det pågældende kryds på ---vej var udstyret med en svingpil. Da [modparten] nærmede sig krydset, opfattede jeg hans hastighed som værende aftagende, hvilket indikerede, at han var ved at bringe køretøjet til standsning for at overholde sin vigepligt. Der var således intet i min umiddelbare observation af hans ageren, der alarmerede mig eller indikerede, at han ville fortsætte sit sving direkte ind i min kørebane.

2.2 [Modpartens] manglende orientering

Det lægges til grund, at uheldet skyldes en menneskelig fejl, hvor [modparten] enten har overset mit køretøj trods den optimale sigtbarhed eller fejlagtigt har antaget at have en grøn pil. Det faktum, at [modparten] satte hastigheden yderligere ned i krydset understøtter, at han var usikker på situationen, men alligevel valgte at gennemføre svinget uden fornøden orientering.

2.3 Anerkendelse af [modpartens] situation

Af hensyn til sagens redelighed skal det understreges, at [efterfølgende forklaring om en grøn pil] må anses for at være afgivet i god tro. Det ændrer dog ikke på de objektive kendsgerninger. Jeg havde grønt lys i ligeud-retningen, og i et behovsstyret anlæg uden øvrig trafik vil signalet prioritere

den gennemgående trafikstrøm. [Modpartens] subjektive overbevisning kan ikke tilsidesætte de tekniske og fysiske realiteter på uheldsstedet.

2.4 Ubegrænset udsyn

Som det fremgår af de hoslagte billeder fra uheldsstedet (bilag1_Fotodok.pdf, fotos 01-03), er der tale om en vejstrækning med en fuldstændig fri og uhindret oversigt. Jeg var synlig for [modparten] på mindst 250 meters afstand.

2.5 Orienteringspligt (Færdselslovens § 26)

Da sigtbarheden var optimal og uden blændende lys eller visuelle forhindringer, må [modpartens] svingning karakteriseres som en alvorlig tilsidesættelse af den skærpede orienteringspligt, der påhviler en venstresvingende bilist.

2.6 Sandsynlighedsvurdering

Det er usandsynligt, at [modparten] har foretaget en korrekt orientering uden at se mit køretøj. Det faktum, at uheldet skete, dokumenterer i sig selv, at [modparten] enten har undladt at orientere sig, eller har foretaget en fejlagtig vurdering af min hastighed og afstand. Det gøres gælden-

de, at det under de givne omstændigheder må anses for værende objektivt umuligt at overse en modkørende bil fra det spor, hvorfra [modparten] foretog sit venstresving.

Af hensyn til sagens oplysning og i overensstemmelse med princippet om processuel redelighed bemærkes endvidere følgende, som taler til [modpartens] fordel:

2.7 [Modpartens] store køreerfaring

Det bemærkes, at [modparten] besidder en bred og alsidig køreerfaring, idet vedkommende er indehaver af kørekort til adskillige køretøjskategorier. Dette indikerer, at der ikke er tale om en uerfaren bilist, men snarere en chauffør med en veldokumenteret forståelse for forskellige trafikale situationer. Denne erfaring understøtter den antagelse, at [modparten] handlede i god tro, men at der er sket en væsentlig fejl vurdering af situationen.

2.8 Minimal visuel begrænsning

Det anerkendes, at der på modsatte side af krydset er en lysmast placeret i midten, som potentielt

kan have skabt en ubetydelig og minimal visuel begrænsning af udsynet til min bil. Det gøres dog gældende, at denne obstruktion var så minimal, at en bilist, der overholder sin orienteringspligt og

holder et vågent øje med trafikken, uomtvisteligt ville have set mit køretøj, givet den ubegrænsede

sigtbarhed på minimum 250 meter afstand.

Tekniske bemærkninger til køretøjsskader

2.9 Analyse af anslagspunkt og deceleration:

En analyse af skadesmønsteret (vektorhastigheder) påviser, at [modparten] påbegyndte en reaktion umiddelbart før kollisionen. Det fremgår af skaderne, at forenden på [modpartens] bil dykkede kraftigt i anslagsøjeblikket, hvilket indikerer en kraftig aktivering af bremsesystemet, der har presset fjedrene til deres stoppere.

Dette understøtter min observation af, at [modparten] nåede at flytte foden til bremsen lige før slaget.

2.10 Skadesbegrænsning:

Det anerkendes som en formildende omstændighed for [modparten], at denne reaktion fandt sted, da det utvivlsomt har reduceret kollisionskraften og dermed begrænset skadernes omfang på begge køretøjer. Den fysiske dokumentation af slagmærkerne understøtter dog samtidig min påstand om, at [modparten] først reagerede i selve kollisionsekundet, hvilket bekræfter, at orienteringen forud for svinget var mangelfuld.

2.11 Afværgemanøvre og skadernes omfang:

Jeg påbegyndte en instinktiv afværgemanøvre mod højre før kollisionøjeblikket. Dette dokumenteres af skadesforløbet på min bil: Slaget ramte bagdøren og bagskærmen, og skaden stopper præcist ved baghjulet, idet den bagerste del af bagskærmen er urørt. Dette viser, at sammenstødet var et glidende anslag og ikke en direkte sidekollision.

2.12 Hastighedsberegning og fysisk umulighed:

Mine foreløbige beregninger, baseret på deceleration, absorption af kinetisk energi og hastigheder, sandsynliggør, at [modpartens] bil under de givne omstændigheder fysisk set ikke kunne have stoppet ved siden af min bil, idet den under uheldet fortsatte minimum 0,7 meter efter anslaget, før den opnåede fuld standsning. Kontakten havde en varighed på 0,0823 sekunder med en kontaktskrabning på 1,371 meter langs mit køretøjs venstre side.

Der henvises til bilag1_Fotodok.pdf, fotos 04-06 vedrørende punkterne 2.9 – 2.12

[Modpartens] påstand om 'grøn pil' vs. teknisk realitet

[Modparten] hævder til sit forsvar at have haft grøn pil. Denne påstand bør dog tilsidesættes som teknisk usandsynlig ud fra følgende betragtninger:

2.13 Manglende aktivering af pil-fasen

I moderne, intelligente signalanlæg aktiveres en dedikeret grøn pil til venstresvingende trafik normalt kun, hvis der er opsamlet en vis mængde trafik i svingbanen, eller hvis den gennemgående trafik er standset af andre årsager (f.eks. tværgående trafik). Da krydset var tomt, og jeg nærmede mig med 60 km/t, findes der intet teknisk belæg for, at anlægget skulle afbryde flowet på ...vej for at tildele en beskyttet svingfase til ét enkelt køretøj, der allerede var ved at sænke farten betydeligt ca. 50 m før krydset.

2.14 Fejlfortolkning af signalet

Det er en velkendt menneskelig fejlkilde i færdselsulykker, at en venstresvingende bilist ser det grønne lys for den gennemgående trafik og fejlagtigt antager, at dette også indebærer en grøn pil eller fri bane til svingning. [Modpartens] forklaring fremstår som en subjektiv efterrationalisering, der ikke støttes af anlæggets logik.

2.15 Den menneskelige faktor

Fravær af trafikale stimuli. Udover den tekniske logik bør den menneskelige faktor under de givne omstændigheder tages i betragtning. Det var et uheldstidspunkt med ekstremt begrænset trafik; jeg havde selv kørt over en strækning på 553 m (fra ...vej/...vej kryds) uden at møde et eneste køretøj.

2.16 Sandsynligheden for uopmærksomhed

Når en bilist kører i længere tid uden at møde andre trafikanter, indtræder der ofte en ubevidst forventning om, at vejen fortsat er tom. Dette kan føre til en farlig form for mental afslapning, hvor

man 'kører på rutinen'. Det gøres gældende, at [modparten] sandsynligvis er faldet i denne psykologiske fælde. Da han når krydset og skal svinge, forventer hans hjerne ikke at møde en modkørende bil, fordi han ikke har set andre biler i lang tid. Dette forklarer, hvorfor han iværksætter sit sving uden at bremse og uden at reagere på min bil, trods det frie udsyn på 250 meter. Det antages at [modparten] blot kørte ind i krydset med en falsk forventning om, at der var frit, fordi der 'plejer' at være tomt.

...

Samlet konklusion

Det gøres sammenfattende gældende, at uheldet ikke er et resultat af gensidig uagtsomhed, men udelukkende skyldes en fatal svigt i orienterings- og vigepligten hos [modparten], indtrådt på trods af optimale oversigtsforhold. Jeg har gennem hele forløbet fastholdt, at [modparten] slet ik-

ke så mig. Som om han 'sov bag rattet', idet han fortsatte direkte ind i min bil uden nogen form for reaktion indtil sidste splitsekund.

Det faktum, at påkørslen skete på min bils venstre side bagerst, beviser, at jeg har været synlig i [modpartens] synsfelt i adskillige sekunder, før kollisionen indtraf. Samtidig understreges det, at det ikke var muligt for mig at forudse, at [modparten] ikke ville overholde sin vigepligt, før det var for sent at gennemføre en effektiv afværgemanøvre – hvilket jeg ellers forsøgte. Jeg har således handlet agtpågivende og befundet mig i en situation, hvor ulykken var uundgåelig som følge af [modpartens] manglende reaktion. Dette understøttes af, at påkørslen skete som et glideslag, der startede ved min venstre bagdør. At [modparten] alligevel påkører mig bagtil, da jeg næsten var helt igennem krydset, det bekræfter at vedkommende slet ikke orienterede sig eller så mit køretøj, før det var for sent.

Ved at anerkende [modpartens] køreerfaring og hans reaktion i kollisionsssekundet (punkt 2.7-2.10),

understreges det samtidigt, at fejlen ikke ligger i ond vilje, men i en fatal svigt i orienteringspligten. Det fastholdes, at BRAND's afgørelse om 50 % skyld er udtryk for en mangelfuld sagsbehandling, idet selskabet har ignoreret de fysiske beviser og signalanlæggets logik. På baggrund af ovenstående faktuelle redegørelse kræves det, at skyldstildelingen ændres til 0 % for mit vedkommende, da jeg som fører har handlet agtpågivende og uden mulighed for at afværge den opståede situation

fuldstændigt, trods forsøg herpå.

Afsnit 3 Teknisk bevismateriale og skadesanalyse

Dette afsnit baseres på en analyse af de objektive skadesmønstre på min [bilmærke] og [modpartens bilmærke], sammenholdt med de fysiske love for impuls og deceleration.

Analysen har til formål at fastslå køretøjernes relative hastighed og bevægelsesretning på kollisionstidspunktet.

Analyse af [modpartens] opbremsning:

Det gøres gældende, at beregningen af [modpartens] opbremsning hviler på et dokumenterbart og validt datagrundlag. Der er foretaget en fotogrammetrisk analyse, hvor skaleringsfaktoren på 5,278 er verificeret med udgangspunkt i køretøjets 16" fælg som fast referencepunkt. For at sikre målingens nøjagtighed var data krydsrefereret med tekniske tegninger for en Peugeot 207 1,6 HDI SW. Denne kontrol viser en afvigelse på blot 1,15 mm pr. meter i forhold til de faktiske mål.

Angående følgende punkter (3.1 – 3.8) henvises til hoslagte 'bilag2_Tek_Fotodok.pdf', Fotos 01-07

3.1 Første kontakt - fase 1:

Lakoverførsel ved førerdørens dørliste, det første kontaktpunkt i kollisionsforløbet er lokaliseret ved bagenden af dørlisten på min førerdør. Her konstateres en afsætning af lysegrå lak fra [modpartens] kofanger.

3.2 [Modpartens bil] begynder at dykke - fase 2:

Der konstateres her påbegyndelse af negativ acceleration, hvilket resulterer i en vertikal forskydning af kontaktlinjen. Ved analyse af de afsatte spor ses en tydelig degressiv kurve, hvor kontaktpunktet falder med 5 mm i forhold til det initiale anslagspunkt i fase 1.

3.3 Andet kontakt – fase 3:

Materialeoverførsel på bagdør. Som kollisionen skrider frem, ses to tydelige, parallelle friktionsspor af gummi/plast på min venstre bagdør. Disse spor er identificeret som materialeoverførsel fra [modpartens] forreste venstre kofangerliste (OE-nr. ..., Foto 07, hoslagt fil bilag2_Tek_Fotodok.pdf). Den vertikale afstand mellem de to afsatte kontaktspor er fundet i fuld geometrisk overensstemmelse med de faktiske dimensioner på den pågældende reservedel. En strukturel deformation i [klagerens bil] karosseri påbegynder her, som følge af anslaget.

3.4. Dybden på karosseriskade 30 mm – fase 4:

Kollisionsenergien medfører nu en karosserideformation med en dybde på 30 mm. Som følge af den fortsatte negative acceleration intensiveres [modpartens bils] dykning, som her måles til 109 mm under normalniveau. Denne markante vertikale forskydning videre resulterer i en ny sporafsætning (spor 9 i Foto 03, hoslagt fil bilag2_Tek_Fotodok.pdf) på køretøjets tærskel, hidrørende fra [modpartens bils] spoilerlæbe.

3.5 Kulmination af anslag og maksimal deceleration – fase 5:

Anslagsdybden i karosseriet progredieres yderligere til 45 mm, hvilket repræsenterer den maksimale penetration i dette forløb. Køretøjets vertikale forskydning kulminerer på 123 mm. Det observeres, at [modpartens bil] i denne fase påbegynder en signifikant deceleration, hvilket indikerer en væsentlig reduktion i den kinetiske energi.

3.6. Dekompression af karosseri og undvigemanøvre – fase 6:

I denne fase måles [modpartens bils] dykning til 125 mm, mens den strukturelle indtrængning i karosseriet reduceres til 20 mm. Denne dekompression af anslaget dokumenterer en ændring i bilens indbyrdes geometri. Det gøres gældende, at reduktionen i anslagsdybden er et direkte resultat af en iværksat undvigemanøvre mod højre, mens [modpartens] køretøj fortsat besidder fremadrettet momentum trods den igangværende, kraftige deceleration.

3.7. Mekanisk indgreb og maksimal vertikal kompression – fase 7:

Det afsluttende kontaktpunkt er lokaliseret som et mekanisk indgreb i [modpartens] kofanger. Der konstateres et uregelmæssigt, aflangt gennemslag i plastmaterialet (ca. 115 mm x 14 mm), placeret 52 mm vertikalt over den tidligere beskrevne kofangerliste. Defekten er forårsaget af fælgegerne fra mit venstre baghjul.

[Modpartens] køretøj når i denne fase sin maksimale vertikale kompression, målt til ekstraordinære 227 mm under normalniveau. Dette understøttes af, at [modpartens] spoilerlæbe her foretager et fysisk anslag mod vejbelastningen (Foto 05, hoslagt fil bilag2_Tek_Fotodok.pdf). Det gøres gældende, at denne yderst voldsomme dykning er et resultat af en ekstrem retardationskraft udløst af en maksimal nødopbremsning fra [modpartens] side.

3.8. Ophør af kollisionskontakt – fase 8:

Baseret på en estimeret konstant hastighed for mit køretøj på 60 km/t (16,67 m/s), beregnes den samlede kontaktfase til at have varet 0,0823 sekunder over en distance på 1,371 meter. Kontakten

ophører ved baghjulets bagkant, hvilket bekræftes af fraværet af sporafsætning på den resterende

del af bagskærmen.

Det gøres gældende, at kontaktens ophør er et resultat af mit køretøjs ændrede trajektorie. Det vil i den efterfølgende matematiske analyse blive påvist, at [modpartens] køretøj på dette tidspunkt fortsat besad en fremadrettet hastighedskomponent, og at en fuldstændig standsning af [modpartens] køretøj ikke var fysisk mulig inden for den tidsmæssige ramme af kontaktfasen.

Konklusion:

Det første kontakt med [modpartens bils] kofanger samt fremadrettet kurveudledning af andet kontakt - sporafsætningen på bagdøren er placeret i en højde, der svarer til en [modpartens bil-

mærke] i normal fremdrift uden påvirkning af bremsedyk. Dette beviser objektivt, at [modparten] ikke havde aktiveret bremserne på tidspunktet for den første kontakt. Det anerkendes samtidigt at som følge af [modpartens] kraftige opbremsning til sidst, der forstærkedes af de negative G-kræfter som presser førerens fod mod bremsepedalen, blev ulykkens varighed betydelig forkortet.

De ovennævnte tekniske observationer dokumenterer samstemmende, at [modparten] i den initiale fase af kollisionforløbet ikke foretog nogen form for afværgemanøvre. Den uforstyrrede anslagshøjde, udledt fra kofangerenlisten, beviser objektivt, at [modparten] kørte frem mod min bil med uformindsket hastighed. Den efterfølgende ændring i skadesdynamikken, som præciseres senere her i dokumentet, bekræfter yderligere dette udgangspunkt. Det skal hertil bemærkes, at jeg instinktivt forsøgte at undvige ulykken ved at trække til højre, hvilket yderligere bidrog til, at kontakten hurtigt blev afbrudt.

[Modpartens bils] deacceleration og teknisk gendrivelse af [modpartens] forklaring

3.9 Datagrundlag for kinematiske og fysiske beregninger:

Nedenfor opsummeres de kvantitative data fra kollisionforløbet, som danner grundlag for den efterfølgende beregning af [modpartens] hastighedsprofil fra det initiale anslagspunkt til endelig standsning. Data inkluderer den progressive deformation af karosseriet samt [modpartens bils] vertikale forskydning:

Oversigt over kollisionsskinematik og fasedata

Fase 1 (0,0000 s | 0 mm):

Status: Initial kontakt. [Modpartens bil] i neutral position.

Bremsedyk: 0 mm (Referencepunkt: 513 mm over vejbelastning).

Fase 2 (0,0081 s | 135 mm):

Status: Påbegyndt retardation (opbremsning).

Bremsedyk: 5 mm.

Fase 3 (0,0101 s | 168 mm):

Status: Påbegyndelse af strukturel deformation af [klagerens bils] karosseri.

Bremsedyk: 103 mm.

Fase 4 (0,0237 s | 395 mm):

Status: Intensiveret kontakt. Progressiv deformation målt til 30 mm.

Observation: Kontakt mellem [modpartens bils] spoilerlæbe og eget køretøjs tærskel påbegyndt.

Bremsedyk: 109 mm.

Fase 5 (0,0317 s | 528 mm):

Status: Maksimal karosserideformation på 45 mm. Kraftig vægtforskydning.

Bremsedyk: 123 mm.

Fase 6 (0,0522 s | 870 mm):

Status: Karosseri deformation aftager til 20 mm.

Bremsedyk: 125 mm.

Fase 7 (0,0716 s | 1193 mm):

Status: [Modpartens bils] maksimal vertikal kompression.

Observation: Mekanisk gennemslag i [modpartens bils] kofanger fra [klagerens bils] roterende fælgeger.

Bremsedyk: 227 mm - total [klagerens bils] affjedringskompression – kofangerens underkant i kontakt med vejbelastning.

Fase 8 (0,0823 s | 1371 mm):

Status: Ophør af kollisionskontakt.

3.10 Teknisk gendrivelse af [modpartens] forklaring (jf. hoslagt 'intakt_Politirapport.pdf', s. 4 og 11):

[Modparten] anfører i politirapporten, at han 'kørte langsomt frem' og 'ikke nåede at bremse'. Denne forklaring bestrides som værende teknisk umulig jf. de fotogrammetriske fund i nærværende klage:

3.10.1 Dokumentation for kraftig deceleration:

Den registrerede dykning af [modpartens] køretøj, som kulminerer i et ekstremt bremsedyk på 227 mm (Fase 7), er et uomtvisteligt bevis for en maksimal nødopbremsning. Et dyk af denne størrelsesorden på en [modpartens bilmærke] opstår udelukkende ved en voldsom negativ acceleration. [Modpartens] påstand om, at han 'ikke nåede at bremse', er således faktisk forkert, da faser 2-7 viser først en gradvis og derefter ekstrem bremsning.

3.10.2 Modstrid om hastighed og energi:

Hvis [modparten], som påstået, netop var sat i gang fra rød lys og kørte 'langsomt frem', ville køretøjet ikke besidde den kinetiske energi, der kræves for at generere et bremsedyk på 227 mm og forårsage en strukturel deformation på 45 mm (Fase 5) i mit karosseri, samtidig med at hans kofangerliste gennemskydes mekanisk af mine fælgeger senere.

Konklusion:

De fysiske spor (spor 1-9) dokumenterer et hændelsesforløb, hvor [modparten] har foretaget en panikopbremsning fra en betydelig hastighed. Dette understøtter min observation af, at [modparten] aldrig holdt stille, men kørte ind i krydset hvorefter han bremsede hårdt i kollisionsøjeblikket.

Præmisser for den kinematiske model

3.11 Beregning af relativ hastighed og [modpartens bils] hastighed:

Ved en kontaktstrækning på 1,371 meter og en tidsramme på 0,0823 sekunder, beregnes en gennemsnitlig relativ hastighed mellem køretøjerne på 16,67 m/s (60 km/t), selv om [modpartens bils] hastighed er matematisk ukendt.

Da mit køretøj accelererede væk fra [modpartens bil] i en vinkel på 10-15 grader, betyder den matematiske vektoropløsning, at [modpartens bil] må have haft en betydelig fremadrettet hastighedskomponent for at kunne 'indhente' og gennemtrænge mit karosseri med 45 mm (fase 5). Hvis [modparten] kørte 'langsomt frem', som påstået i politirapporten, ville min acceleration og undvigevinkel have medført, at bilerne aldrig havde opnået det dokumenterede penetrationstryk.

3.12 Dokumentation af decelerationsenergi:

Den afgørende matematiske bevisførelse ligger i [modpartens bils] bremsedyk på 227 mm. For en [modpartens bilmærke] kræver en vertikal affjedringskompression af denne størrelsesorden en

voldsom overførsel af kinetisk energi. Ved en angrebsvinkel på 55-60 grader fordeles kollisionskraften både lateralt og longitudinelt. At [modpartens bil] trods denne vinkel og de dertilhørende energitab stadig præsterer et dyk på 227 mm, beviser, at den negative acceleration er påbegyndt fra en hastighed, der ligger langt over det normale for et venstresving fra rød lys.

3.14 Vektoriel analyse af undvigemanøvre og energioverførsel:

Ved kollisionstidspunktet foretager mit køretøj en aktiv undvigemanøvre (10-15 graders højresving)

under acceleration i 4. gear. Da [modpartens bils] angrebsvinkel er 55-60 grader, betyder det rent vektormatematisk, at [modpartens] køretøj skal præstere en betydelig relativ hastighed for overhovedet at kunne 'indhente' mit karosseri og skabe det dokumenterede penetrationstryk på 45 mm.

Hvis [modparten], som påstået, kørte med meget lav hastighed, ville min acceleration og ændrede trajektorie have medført en 'strygende' kontakt uden væsentlig deformation. Det faktum, at [modpartens] bil formår at trænge 45 mm ind i mit karosseri (Fase 5) og efterfølgende foretage et mekanisk gennemslag i sin egen kofanger (Fase 7), beviser, at den kinetiske energi i [modpartens] køretøj var langt højere end det, der kan genereres ved en langsom igangsætning fra et lyskryds.

3.15 Kinematisk udelukkelse af [modpartens] forklaring:

Ved at sammenholde den tilbagelagte distance (1,371 m) med kontaktvarigheden (0,0823 s), konstateres en gennemsnitshastighed, der direkte modbeviser [modpartens] påstand om at have holdt stille. Den mest kritiske matematiske observation er dog det dokumenterede bremsedyk på 227 mm. En [modpartens bilmærke] kan ikke fysisk opnå denne grad af affjedringskompression uden en forudgående hastighed, der nødvendiggør en ekstrem retardationskraft. Det gøres gældende, at [modpartens] hastighed ved indgangen til krydset har været så høj, at han trods maksimal nødopbremsning ikke kunne undgå kollisionen. [Modpartens] forklaring til politiet om at 'køre langsomt frem' må derfor anses for matematisk og fysisk modbevist.

3.16 Redegørelse for udviklingen i hastighedsvurdering:

Min oprindelig subjektive vurdering af hastigheden, fremsat umiddelbart efter hændelsen og i den

første kommunikation med forsikringsselskabet, var, at [modpartens] køretøj kørte med lav hastighed (estimeret 10-15 km/t, senere 20 km/t) eller 'rullede langsomt' i krydset. Denne opfattelse var baseret på et øjebliksbillede, hvor jeg instinktivt forventede, at [modparten] ville vige for mig. Jeg stadigvæk ikke kan forestille mig at [modpartens bil] kørte så stærk som de beregninger her viser.

De fysiske realiteter, herunder et maksimalt bremsedyk på 227 mm og en strukturel deformation på 45 mm, er uforenelige med en hastighed på 10-15 km/t. Et anslag ved så lav hastighed ville ikke besidde den nødvendige kinetiske energi til at fremprovokere den observerede, voldsomme dynamiske reaktion i mit eget køretøj (sideværts vaklen og kompression af højre fjedre).

Konklusion på hastighed:

Det gøres gældende, at [modpartens] hastighed i kollisionøjeblikket har været væsentligt højere end mit oprindelige skøn. Mine tekniske beviser i dette dokument modbeviser endvidere [modpartens] egen forklaring om 'manglende opbremsning', da et dyk på 227 mm kun opstår ved en maksimal nødopbremsning fra højere hastighed.

Samlet teknisk konklusion og påstand

På baggrund af den præsenterede fotogrammetriske analyse og de kinematiske beregninger gøres det gældende, at [modpartens] forklaring er fysisk umulig og dermed faktisk forkert. De dokumenterede spor (1–9) samt det ekstraordinære bremsedyk på 227 mm beviser entydigt et hændelsesforløb med høj indgangshastighed og maksimal nødopbremsning fra [modpartens] side.

Da min egen agtpågivenhed og rettidige undvigemanøvre er dokumenteret gennem den degressive anslagsdybde og vektoranalysen, findes der intet teknisk grundlag for en delt skyldplacering. Det kræves derfor, at forsikringsselskabets afgørelse omstødes, og at min skyldgrad fastsættes til 0 %, idet kollisionen udelukkende kan tilskrives [modpartens] fejlbehæftede manøvre og hastighed."

Selskabet har den 14/1 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"Idet sagen er oversendt fra Retten i ..., har selskabet allerede redegjort for sine synspunkter. Der henvises derfor til selskabets 'Replik' inkl. bilag, som allerede fremgår af sagen."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Det fremgår af skadeanmeldelse af 14/2 2023:

"Antal køretøjer involveret: Mit og et andet

...

Hvem har overtrådt vigepligt? Det har modparten

Beskrivelse af skaden: Lysreguleret kryds, ...vej/...vej [by]. Jeg kørte ad ...vej, retning sydøst. [Modparten] kørte i den modsatte retning ad ...vej, nordvest. Han ville dreje til venstre på ...vej i krydset. Trafiklyset var grønt fra min side og jeg så på afstand at [modparten] ville dreje til venstre i krydset. Han havde nemlig venstre blinklys på i god tid. I selve krydset han kørte bare videre i min bil fra siden, mens jeg var ved at passere lige ud igennem krydset. Ingen af os kørte for stærk og situation lignede at [modparten] ville vige for mig. Men han drejede mod venstre som han var alene i krydset. Det er min opfattelse, at [modparten] havde slet ikke set/registreret min bil.

Hvem mener du er ansvarlig for skaden: Modparten

Hvorfor mener du modparten er ansvarlig for skaden: Jeg mener at [modparten] har ikke set min bil i krydset. Og bestemt tror jeg at [modparten] ville kunne stope sin bil, da han var ved at dreje til venstre i krydset og kørte maksimum 20/25km i timen der."

Det fremgår af politiets afhøringsrapport af klageren af 14/2 2023:

"Afhørte forklarede at han kørte i sydøstlig retning ad ...vej. Afhørte skulle fortsætte ad ...vej i krydset ...vej/...vej. Da afhørte kørte hen mod krydset med ca. 60 km/t. var afhørte sikker på, at der var grønt. Afhørte var ligeledes sikker på, at der fortsat var grønt idet afhørte kørte ind i krydset.

Afhørte blev opmærksom på den modsatte part, part 2, [bilmærke], [farve], som kørte i nordøstlig retning ad ...vej. Part 2 gav tegn til at dreje ad ...vej i krydset ved at benytte blinklyset.

Part 2 fortsatte ud i krydset og påkørte afhørtes køretøj. Afhørte var meget overrasket over dette og mente bestemt, at part 2 kunne have bremsset."

Det fremgår af politiets afhøringsrapport af modparten af 14/2 2023:

"Afhørte forklarede, at han kom kørende ad ...vej i nordlig retning.

I lyskrydset ...vej/...vej skulle afhørte foretage et venstresving. Afhørte holdte tilbage for rødt lys, hvorefter afhørte fik grøn svingpil til venstre videre ad ...vej.

Afhørte kørte langsomt frem og bemærkede, imens afhørte foretog sit venstresving, en modkørende personbil som kørte på ...vej i sydlig retning, som fortsatte frem i lyskrydset, således at den modkørende personbil kørte ind foran afhørte, således afhørte påkørte den modkørende.

Afhørte ramte, med venstre hjørne af sin front, den modkørende bagerst på den venstre side af køretøjet. Afhørte forklarede, at den modkørende ikke kørte hurtigere end den tilladte hastighed på strækningen og ej heller tog noget af farten i lyskrydset. Afhørte kørte selv langsomt frem i lyskrydset, i det afhørte havde holdt stille grundet rødt lys og netop lige havde faet grøn svingpil. Afhørte nåede ikke selv at bremse, men nåede blot, at dreje en smule kontra, midt i venstresvinget, for at forsøge at undgå kollision.

Afhørte forklarede, at han var lokal og kendte lyskrydset godt. Afhørte vidste, at når han havde grøn svingpil til venstre, havde den modkørende trafik rødt lys. Afhørte bemærkede ingen fejl i lyskrydsets lysregulering."

Det fremgår af selskabets mail til klageren af 16/2 2023:

"Da du kun har Delkasko på din bil, er kørselsskader ikke dækket, hvorfor du skal rette henvendelse til modpartens selskab.

Det vi ønsker oplyst fra dig er, om modparten foretager venstresving for rød pil?"

Det fremgår af klagerens mail til selskabet af 16/2 2023:

"Jeg kan ikke besvare jeres spørgsmål om modparten kørte for rødt. Man kan slet ikke se trafiklys for modkørende trafik. Vi kom jo i modsatte retninger.

Hvis jeg nu kom fra en tværgående sidevej, kan man mange gange se, hvad lyset viser for de andre bilister.

Det ville dog være logisk at gætte modparten kørte for rødt, da det var grønt fra min side. Men jeg ikke påstå at jeg så det.

Som allerede nævnt i rapporten, modparten foretog venstre sving rolig med lav hastighed og kørte i min bil som at han ikke har set mig.

Han ville kunne stoppe bilen i krydset på stedet med den lave hast. Jeg troede faktisk at han var ved at holde tilbage for mig. Men han kørte bare."

Det fremgår af politirapport af 24/2 2023:

"Anmeldelsesdato/klokkeslæt

Tirsdag den 14. februar 2023, kl. 14.10

...

Kort beskrivelse af uheldet

FUH: P01 ... personbil, kørte ad [vej] i sydøstlig retning i krydset ...vej/...vej. P02 ... personbil, kørte i nordvestlig retning ad ...vej og skulle dreje til venstre ved ...vej. P02 påkørte, med venstre side af fronten, P01's venstre side bagpå.

...

Ved vores ankomst til stedet kl. 1425 holdt der to køretøjer kort efter krydset ...vej/...vej i sydøstlig retning. Køretøjerne var flyttet efter uheldet. På køretøjet [klagerens bil] ... var der skader bagerst på venstre side. På køretøjet [modpartens bil] var der skader på venstre side forrest.

...

Part 1, [klageren], forklarede kort, at han med ca. 60 km/t kørte i sydøstlig retning ad ...vej. Afhørte skulle fortsætte ad ...vej i krydset ...vej/...vej. Afhørte var sikker på at der var grønt i krydset og fortsatte. Part 2 blinkede til venstre mod ...vej og kørte ud i krydset, hvor part 2 påkørte afhørtes køretøj.

...

Part 2, [modparten], forklarede kort, at han i krydset ...vej/...vej skulle foretage et venstresving. Afhørte holdt tilbage for rødt lys, hvorefter afhørte fik grøn svingpil til venstre videre ad ...vej. Afhørte kørte langsomt frem, men part 1 fortsatte uændret frem i krydset, så afhørte påkørte part 1's venstre side bagerst.

...

Gerningsstedet er et 4-benet lysreguleret kryds beliggende ved tættere bebyggelse. Krydset og kørebanerne er asfalterede.

...vej er indrettet med i alt fem vognbaner. Ved kørsel i sydøstlig retning ad ...vej er vejen før krydset indrettet med en vognbane til højresving ad ...vej, en vognbane til ligeud kørsel ad ...vej, samt en vognbane til venstresving ad ...vej. Derudover er de resterende to vognbaner til færdsel i nordvestlig retning.

Ved kørsel i nordvestlig retning ad ...vej før krydsets begyndelse, er vejen før krydset indrettet med en vognbane ad ...vej, en vognbane til ligeud kørsel ad ...vej, en vognbane til venstresving ad ...vej. Derudover er der to vognbaner til færdslen i sydøstlig retning.

...vej er indrettet med to vognbaner, en i hver færdselsretning.

Gerningsstedsundersøgelsen viste, at begge køretøjer var flyttet efter uheldet og holdt i sydøstlig retning på ...vej efter krydset. Der var skader bagerst på venstre bagside af part 1's køretøj. Der var skader forrest på venstre side af part 2's køretøj.

Vejrbelægningen var jævn og intakt. Vejafmærkningen var hel og tydelig. Der var ringe færdsel på undersøgelsestidspunktet, og oversigtsforholdene var gode. Sigtbarheden var god og der var ingen nedbør.

Ved efterfølgende kontrol af lyskrydset blev der ikke konstateret fejl eller lignende. Ved fremkørsel ad ...vej i nordvestlig retning, for grøn venstresvingspil mod ...vej, observerede vi, at der var rødt lys for færdslen i sydøstlig retning ad ...vej."

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 11/4 2024:

"I forbindelse med skaden den 14.02.2023 opkræver vi hermed:

Selvrisiko: 1.731,00 kr."

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 22/5 2024:

"Vi skriver, fordi vi ikke har modtaget betaling i forbindelse med skade nr. ...

...

Hvad mangler du at betale?

...

I forbindelse med skaden den 14.02.2023 opkræver i hermed:

Selvrisiko:	1.731,00 kr.
I alt	1.731,00 kr.
Rykkergebyr	100,00 kr.
Total i alt	1,831,00 kr."

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 25/6 2024:

"Vi mangler stadig din betaling

Vi har stadig ikke modtaget din betaling i forbindelse med skadenr. ...

Hvis vi ikke har fået din betaling inden den 9. juli 2024, overdrager vi sagen til retslig inkasso. Hvis sagen går til inkasso, skal du selv betale alle de udgifter, der er forbundet med en inkassoforretning.

...

Hvad mangler du at betale?

...

I forbindelse med skaden den 14.02.2023 opkræver i hermed:

Selvrisiko:	1.731,00 kr.
I alt	1.731,00 kr.
Rykkergebyr	100,00 kr.
Rykkergebyr	100,00 kr.
Total i alt	1,931,00 kr.

Hvad sker der hvis du ikke betaler?

Inkassolovens § 10, stk. 2 og stk. 3 er opfyldt i dette brev. Endvidere risikerer du, at blive registreret i RKI."

Ankenævnet for Forsikring

17.

105007

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 17/7 2024:

"Vi har stadig ikke modtaget din betaling

Vi skriver, fordi vi ikke har modtaget din betaling i forbindelse med skadenr. ...

...

Hvad mangler du at betale?

...

I forbindelse med skaden den 14.02.2023 opkræver i hermed:

Selvrisko:	1.731,00 kr.
I alt	1.731,00 kr.
Rykkergebyr	100,00 kr.
Rykkergebyr	100,00 kr.
Rykkergebyr	100,00 kr.
Total i alt	1,931,00 kr.

Hvad sker der hvis du ikke betaler?

Inkassolovens § 10, stk. 2 og stk. 3 er opfyldt i dette brev. Endvidere risikerer du, at blive registreret i RKI."

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 7/8 2024:

"Din skyld er overdraget til inkassoafdelingen

Vi kan desværre ikke se at have modtaget betaling af din forsikringspræmie hos Alm Brand Forsikring. Det skyldige beløb opgøres pr. 7 august 2024.

Bilforsikring, Policenr. ..., Selvrisko skadesagsnr: ...

Hændelsesdato for skade: 14.02.2023

Hovedstol med forfald 13.06.2024	1.731,00 kr.
Rykkergebyrer	300,00 kr.
Med tillæg af renter fra 13.06.2024 til 07.08.2024	30,08 kr.
- indbetalt	0,00 kr.

Retsgæld pr. 7. august 2024 2.061,08 kr.

Betaling af restgæld **2.061,08 kr.** skal ske senest 15 dage fra dato

...

Hvis du ikke betaler eller kontakter os?

Hvis vi ikke har modtaget din betaling eller hørt fra dig inden 15 dage, må du forvente, at sagen vil blive sendt til Retten, hvor du vil blive indkaldt til møde, og din skyld til os vil øges med de omkostninger, der tilkendes i Retten.

Inkassolovens § 10, stk. 2 og 3 er opfyldt ved fremsendelse af dette brev.

Vi skal ligeledes gøre opmærksom på, at du kan risikere at blive registreret i Experians RKI register."

Det fremgår af selskabets replik af 24/11 2025:

Ankenævnet for Forsikring

18.

105007

"Nærværende sag angår [klagerens] manglende betaling af selvrisko i forbindelse med et færdselsuheld den 14. februar 2023, hvor der skete skade på både [klagerens] og modpartens køretøj.

[Klageren] tegnede den 10. marts 2018 en bilforsikring hos Alm. Brand Forsikring ('Alm. Brand') for en [bilmærke] med registreringsnummer ... og stelnummer ... ('køretøjet'). Anmodning om forsikringsdækning fremlægges som bilag 1. Forsikringspolice af 21. marts 2018 med virkning fra 10. marts 2018 fremlægges som bilag 2. Forsikringspolice blev løbende fornyet. Den gældende forsikringspolice på skadetidspunktet blev udstedt den 20. januar 2021 med virkning fra 1. marts 2021. Forsikringspolice af 2. januar 2021 fremlægges som bilag 3.

Køretøjet var forsikret hos Alm. Brand på skadetidspunktet den 14. februar 2023, jf. forsikringspolice af 20. januar 2021 (bilag 3). desuden fremlægges udskrift fra Motorregistret som bilag 4.

Af bilag 3, side 2, fremgår, at den aftalte selvrisko på ansvarsdækningen udgjorde 3.297,00 kr.

Af bilag 3, side 2, fremgår videre, at:

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

Af bilag 3, side 3, fremgår videre, at:

Alle anførte priser, summer selvrisici gælder for 2021. indeksering sker hvert år i henhold til betingelserne.

...

For policen gælder Alm. Brands forsikringsbetingelser nr. AU 1901

Alm. Brands forsikringsbetingelser nr. AU 1901 fremlægges som bilag 5. Det fremgår af Alm. Brands forsikringsbetingelser nr. AU 1901, bilag 5, side 12, at:

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

Det fremgår videre af Alm. Brands forsikringsbetingelser nr. AU 1901, bilag 5, side 47, at selvrisko er defineret som:

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

Alm. Brand modtog den 14. februar 2023 en skadeanmeldelse fra [klageren]. Skadeanmeldelse af 14. februar 2023 fremlægges som bilag 6. Kvittering for skadeanmeldelse fremlægges som bilag 7. AF skadeanmeldelse, bilag 7, side 2, fremgik at Køretøjet den 14. februar 2023 havde været involveret i et færdselsuheld ved ... vej, [by].

Sagsøgte afgav følgende forklaring, bilag 7, side 1ff., vedrørende færdselsuheldet:

Beskrivelse af skaden: *Lysreguleret kryds, ...vej/...vej, [by]. Jeg kørte ad ...vej, retning sydøst. [Modparten] kørte i den modsatte retning ad ...vej, nordvest. Han ville dreje til venstre på ...vej i krydset. Trafiklyset var grønt fra min side og jeg så på afstand at [modparten] ville dreje til venstre i krydset. Han havde nemlig venstre blinklys på i god tid. I selve krydset han kørte bare videre ind i*

min bil fra siden, mens jeg var ved at passere lige ud igennem krydset. Ingen af os kørte for stærk og situation lignede at [modparten] ville vige for mig. Men han drejede mod venstre som han var alene i krydset. Det er min opfattelse at [modparten] slet ikke havde set/registreret min bil.

Hvem mener du er ansvarlig for skaden: Modparten

Hvorfor mener du modparten er ansvarlig for skaden: Jeg mener at [modparten] har ikke set min bil i krydset. Og bestemt tror jeg at [modparten] ville kunne stoppe sin bil, da han var ved at dreje til venstre i krydset og kørte maksimum 20/25km i timen der.

Af skadeanmeldelsen af 14. februar 2023, bilag 5, fremgår, at der er tale om kollision inden for regresaftalen. Kopi af regresaftalen fremlægges som bilag 8.

Alm. Brand kontaktede [klageren] på mail til e-mailadresse: ... den 15. februar 2023 med henblik på den uddybende forklaring af hændelsesforløbet fra [klageren]. E-mailkorrespondance fremlægges som bilag 9.

[Klageren] afgav følgende uddybende forklaring af hændelsesforløbet, der fremgår af fremlagte bilag 9, side 1:

Jeg kan ikke besvare jeres spørgsmål om modparten kørte for rødt. Man kan slet ikke se trafiklys for modkørende trafik. Vi kom jo i modsatte retninger. Hvis jeg nu kom fra en tværgående sidevej, kan man mange gange se, hvad lyset viser for andre bilister. Det ville dog være logisk at gætte modparten kørte for rødt, da det var grønt fra min side. Men jeg ikke påstå at jeg så det.

Som allerede nævnt i rapporten, modparten foretog venstre sving rolig med lav hastighed og kørte i min bil som han ikke har set mig. Han ville kunne stoppe bilen i krydset på stedet med den lave hast. Jeg troede faktisk at han var ved at holde tilbage for mig. Men han kørte bare.

For at afgøre erstatningsspørgsmålet indhentede Alm. Brand politirapporten af 25. februar 2023, som fremlægges som bilag 10. Af politirapporten af 25. februar 2023, bilag 10, side 3ff., fremgår blandt andet:

Part 1, [klageren] forklarede kort, at han med ca. 60 km/t. kørte i sydøstlig retning af ...vej. Afhørte skulle fortsætte ad ...vej i krydset ...vej/...vej. Afhørte var sikker på, at der var grønt i krydset og fortsatte. Part 2 blinkede til venstre mod ...vej og kørte ud i krydset, hvor part 2 påkørte afhørtes køretøj.

...

Part 2 [modparten] forklarede kort, at han i krydset ...vej/...vej skulle foretage et venstresving. Afhørte holdte tilbage for rødt lys, hvorefter afhørte fik grøn svingpil til venstre videre ad ...vej. Afhørte kørte langsomt frem, men part 1 fortsatte uændret frem i krydset, så afhørte påkørte part 1's venstre side bagerst.

...

Ved efterfølgende kontrol af lyskrydset blev der ikke konstateret fejl eller lignende. Ved fremkørsel ad ...vej i nordvestlig retning, for grøn venstresvingspil mod ...vej, observerede vi, at der var rødt lys for færdslen i sydøstlig retning ad ...vej.

Da der således ikke fremgik oplysninger af politirapporten, der har kunnet bidrage til en vurdering af skyldsspørgsmålet, anerkendte alm. Brand dermed erstatningspligten i form af en lighedeling mellem Alm. Brand og modpartens forsikringsselskab i medfør af regresaftalen. Færdselsuheldet er herefter afgjort som en L2 i henhold til regresaftalen (bilag 8). af regresaftalen, bilag 8, side 5, fremgår, at:

L2

Uenighed eller uvished om lysets farve, uanset situationen i sammenstødsøjeblikket.

Lighedeling

Alm. Brand betalte den 11. april 2024 for reparation af modpartens køretøj på 9.756,97 kr. til [forsikringsselskab]. Dokumentation for udbetaling fremgår af fremlagte bilag 6.

Alm. Brand sendte samme dag en opkrævning på 1.731,00 kr. (halvdelen af den indeksregulerede selvrisiko) til [klageren]. Opkrævning på selvrisiko af 11. april 2024 fremlægges som bilag 11.

Alm. Brand modtog imidlertid ikke betaling for selvriskoen, og Alm. Brand sendte derfor en rykkerskrivelse til [klageren] den 22. maj 2024, der fremlægges som bilag 12.

Betalingen udeblev fortsat, og Alm. Brand rykkede derfor på ny herfor den 25. juni 2024 og den 17. juli 2024. rykkerskrivelse af 25. juni 2024 fremlægges som bilag 13, og rykkerskrivelse af 17. juli 2024 fremlægges som bilag 14.

Sagen overgik efterfølgende til behandling hos Alm. Brands inkassoafdeling. Alm. Brand fremsendte den 7. august 2024 en inkassoskrivelse til [klageren]. Inkassoskrivelse af 7. august 2024 fremlægges som bilag 15.

Det bemærkes, at Alm. Brand ikke har fået nogen af de fremsendte breve retur med posten.

Supplerende anbringender

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at [klageren] er forpligtet til at betale den af forsikringspolisen aftalte selvrisiko i forbindelse med, at Alm. Brand har haft udgifter til dækning af skaderne opstået ved færdselsuheldet den 14. februar 2023, da [klageren] ikke er fritaget for betaling af selvrisiko i medfør af forsikringsbetingelserne.

...

[Klageren] har gjort gældende, at han ikke har forårsaget ulykken, og at [klageren] derfor ikke skal betale selvriskoen til Alm. Brand.

Ud fra de faktiske omstændigheder ved færdselsuheldet blev ansvaret delt lige mellem [klageren] og modparten, idet [klagerens] forklaring og modpartens forklaring var modstridende. Alm. Brand har også henvist til, at politirapporten af 25. februar 2023 ikke giver yderligere oplysninger til at vurdere skyldsspørgsmålet, og at der ikke har været uvildige vidner til at afklare hændelsesforløbet i forbindelse med færdselsuheldet.

Alm. Brand har således været nødsaget til at afgøre sagen på baggrund af de foreliggende oplysninger og har fordelt ansvaret i henhold til regresaftalens punkt L2 (bilag 8). [Klageren] fik derfor delvis ansvaret for færdselsuheldet.

Da [klageren] blev tilkendt delvis ansvar for færdselsuheldet, var [klageren] forpligtet til at betale halvdelen af den aftalte selvrisiko.

Som følge af færdselsuheldet har Alm. Brand dækket skaden anmeldt den 14. februar 2023 i medfør af færdselslovens § 105, stk. 1.

Alm. Brand opkrævede efterfølgende 1.731,00 kr. (halvdelen af den aftalte selvrisiko) hos [klageren] for skaden omfattet af forsikringens ansvarsdækning i overensstemmelse med forsikringspolice af 20. januar 2021 (bilag 3) samt tilhørende forsikringsbetingelser nr. AU 1901 (bilag 5).

I relation til rentepåstanden gøres det gældende, at [klageren] skal betale procesrente 30 dage efter Alm. Brands påkrav om betaling den 11. april 2024 (bilag 11), jf. rentelovens § 3, stk. 2 og § 5.

Afslutningsvis gøres det gældende, at [klageren] skal betale tre rykkergebyrer a 100,00 kr. (bilag 12-14), jf. rentelovens § 9 b."

Det fremgår af byrettens retsbog af 1/12 2025:

"Telefonmøde

...

ALM. BRAND FORSIKRING A/S påstand er som anført i replikken.

[Klageren] nedlagde påstand om frifindelse.

[Klageren] begrundede sin påstand med, at han er uskyldig i ulykken, og at det var modparten, der havde skylden for ulykken. Han var dog ikke helt afvisende for at betale kravet, men han kunne ikke finde en begrundelse eller hjemmel herfor. Han erkendte, at han ikke havde læst alle dokumenterne.

Retten tilkendegav resultatet af en afgørelse på det foreliggende grundlag.

ALM. BRAND FORSIKRING A/S tilbød en forligsmæssig løsning, der gik på betaling af halvdelen af selvrisikoen på 1.731 kr. og retsafgiften på 750 kr., samlet 2.481 kr. Kravene på rykkergebyrer og procesrente blev frafaldet i forligstilbuddet.

[Klageren] tilbød at betale halvdelen af selvrisikoen på 1.731 kr.

Parterne kunne ikke finde en forligsmæssig løsning.

[Klageren] anmodede herefter om, at sagen blev henvist til Ankenævnet for Forsikring.

Da [klageren] som forbruger at fremsat anmodning om henvisning til et godkendt tvistløsningsorgan, henviste retten sagen til Ankenævnet for Forsikring."

Det fremgår af regresaftale om ansvars- og fordelingsregler:

"Betingelser

I – FORMÅL

Ankenævnet *for* Forsikring

22.

105007

Aftalens formål er at lette selskabernes administration af skadesager (kaskokrav) med motordrevne køretøjer samt at reducere antallet af retssager selskaberne imellem.

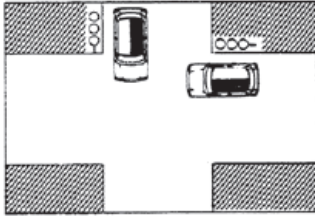
...

ANSVAR- OG FORDELINGSREGLER

I disse eksempler er ansvarsgraden angivet med sort på bilen.

...

L. Lysregulering



L2

Uenighed eller uvished om lysets farve, uanset situationen i sammenstødsøjeblikket.

Ligedeling.

Lysregulering bevisligt i uorden:
Skaden falder uden for Regres-
aftalens ansvars- og fordelings-
regler.

"

Det fremgår af forsikringsbetingelserne:

"1.10 Selvrisiko

Det står i policen, hvis forsikringen er oprettet med selvrisiko*.

...

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

Sker der både ansvars- og delkasko- eller kaskoskade ved samme skadebegivenhed, opkræver vi kun én selvrisiko.

...

Selvrisiko

Selvrisikoen er den økonomiske risiko, som forsikringstager selv skal bære, når der sker en skade.

Dvs. den del af skaden, der ikke er dækket af forsikringen."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 14/2 2023, at han havde været involveret i et færdselsuheld med en modkørende bilist i et lyskryds. Selskabet vurderede, at ansvaret mellem klageren og modparten skulle ligedes, idet der var uenighed om trafiklysets farve, hvorfor selskabet sendte en opkrævning til klageren på halvdelen af ansvarsforsikringens selvrisiko. Klageren ønsker, at han ikke findes skyldig i færdselsuheldet, og at han ikke skal betale selvrisiko.

Klageren har anført, at forsikringsbetingelserne er behæftet med en betydelig grad af uklarhed og ubestemthed, og at regresaftalen mellem selskaberne ikke kan medføre en forringelse af hans retsstilling, når skyldsspørgsmålet objektivt ikke er afklaret. Afgørelsen hviler ikke på et faktisk grundlag, men på en administrativ standardløsning. Klageren har anført, at uheldet ikke var et resultat af gensidig uagtsomhed, men udelukkende skyldes et fatalt svigt i orienterings- og vigepligten hos modparten. Påkørslen skete på bilens venstre side bagerst, hvilket beviser, at klageren havde været i modpartens synsfelt i adskillige sekunder, og at det ikke var muligt for

klageren at forudse, at modparten ikke ville overholde sin vigepligt. Modparten kørte frem med uformindsket hastighed. Klageren har anført, at selskabet har ignoreret de fysiske beviser og signalanlæggets logik. Modpartens forklaring er henset til klagerens analyser og beregninger fysisk umulig og faktuel forkert. Klageren har anført, at hans agtpågivenhed og rettidige undvigemanøvre er dokumenteret gennem den degressive anslagsdybde og en vektoranalyse, hvorfor der ikke er grundlag for en delt skyldplacering.

Selskabet har i replik af 24/11 2025 anført, at der i politirapporten ikke er oplysninger, som kan bidrage til en vurdering af skyldsspørgsmålet, hvorfor selskabet har anerkendt erstatningspligten med en ligedeling af ansvaret i medfør af regresaftalen, idet klagerens og modpartens forklaringer er modstridende. Der er ikke uvildige vidner til hændelsesforløbet. Selskabet har anført, at klageren ikke er fritaget for at betale selvrisko i henhold til forsikringsbetingelserne.

Det fremgår af skadeanmeldelse af 14/2 2023 udfyldt af klageren, at modparten er ansvarlig for skaden, idet modparten ikke havde set klagerens bil i krydset, idet modparten var ved at dreje til venstre i krydset med en hastighed på maksimum 20-25 km/t.

Det fremgår politiets afhøringsrapport af klageren den 14/2 2023, at "Da afhørte kørte hen mod krydset med ca. 60 km/t var afhørte sikker på, at der var grønt. Afhørte var ligeledes sikker på, at der fortsat var grønt idet afhørte kørte ind i krydset. Afhørte blev opmærksom på den modsatte part, part 2, [bil] ... Part 2 gav tegn til at dreje ad ...vej i krydset ved at benytte blinklyset. Part 2 fortsatte ud i krydset og påkørte afhørtes køretøj. Afhørte var meget overrasket over dette og mente bestemt, at part 2 kunne have bremset".

Det fremgår af politiets afhøringsrapport af modparten af 14/2 2023 at "Afhørte holdte tilbage for rødt lys, hvorefter afhørte fik grøn svingpil til venstre videre ad ...vej. Afhørte kørte langsomt frem og bemærkede, imens afhørte foretog sit venstresving, en modkørende personbil som kørte på ...vej i sydlig retning, som fortsatte frem i lyskrydset, således at den modkørende personbil kørte ind foran afhørte, således afhørte påkørte den modkørende. Afhørte ramte, med venstre hjørne af sin front, den modkørende bagerst på den venstre side af køretøjet. Afhørte

Ankenævnet for Forsikring

25.

105007

forklarede, at den modkørende ikke kørte hurtigere end den tilladte hastighed på strækningen og ej heller tog noget af farten i lyskrydset. Afhørte kørte selv langsomt frem i lyskrydset, i det afhørte havde holdt stille grundet rødt lys og netop lige havde faet grøn svingpil. Afhørte nåede ikke selv at bremse, men nåede blot, at dreje en smule kontra, midt i venstresvinget, for at forsøge at undgå kollision".

Det fremgår af klagerens mail til selskabet af 16/2 2023, at "Det ville dog være logisk at gætte modparten kørte for rødt, da det var grønt fra min side. Men jeg ikke påstå at jeg så det. Som allerede nævnt i rapporten, modparten foretog venstre sving rolig med lav hastighed og kørte i min bil som at han ikke har set mig".

Det fremgår af politirapport af 24/2 2023, at "Ved efterfølgende kontrol af lyskrydset blev der ikke konstateret fejl eller lignende".

Det fremgår af selskabets brev til klageren af 11/4 2024, at selskabet i forbindelse med skaden 14/2 2023 opkræver selvrisiko på 1.731,00 kr. Selskabet har i breve til klageren af 22/5 2024, 25/6 2024, 17/7 2024 og 7/8 2024 rykket klageren for manglende betaling og opkrævet rykkergebyr på 100 kr.

Det fremgår af regresaftale om ansvars- og fordelingsreglers punkt L2, at der sker ligedeling af ansvaret ved sammenstød, såfremt der er uenighed eller uvished om lysreguleringens farve, uanset situationen i sammenstødsøjeblikket.

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 1.10, at selskabet "beregner og opkræver selvrisiko ved alle skader, der har medført udgift for os. Sker der både ansvars- og delkasko- eller kaskoskade ved samme skadebegivenhed, opkræver vi kun én selvrisiko".

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har foretaget ligedeling af ansvaret for skaden mellem de to implicerede parter, og at selskabet som konsekvens heraf har opkrævet 1.731 kr. svarende til halvdelen af den aftalte selv-

Ankenævnet for Forsikring

26.

105007

risiko hos klageren. Nævnet finder, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har opkrævet rykkergebyrer tre gange på hver 100 kr.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klagerens og modpartens forklaringer om hændelsesforløbet er modstridende.

Nævnet har også lagt vægt på, at der ikke er oplysninger i politirapport eller uvildige vidneerklæringer, som kan belyse, at det var modparten, som kørte over for rødt lys.

Det, som klageren i øvrigt har anført – herunder klagerens tekniske analyse af kollisionsforløbet og skadesdynamik – kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Hans-Jørgen Nymark Beck