

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 17. juni 2026 blev i sag nr. 105071:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

If Skadeforsikring
Stamholmen 159
2650 Hvidovre

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 5/1 2026 og vedlagte bilag til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

I was involved in a single-vehicle accident on 4 October 2025. Several deer suddenly ran onto the road, I tried to avoid them, lost control on the wet surface and hit a tree. IF first accepted the claim and confirmed compensation of 426,023 DKK, but later changed their decision and rejected the claim, stating that the accident was intentional based on data interpretation and a DanCrash reconstruction. The police were at the scene and found no indication of intentional behaviour. I believe IF's decision is wrong and not sufficiently supported by evidence, which is why I am submitting my complaint to Ankenævnet for Forsikring.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

I want IF's rejection of my claim to be overturned and the accident to be recognized as a covered insurance event. I am asking for the originally approved compensation to be paid according to the policy terms.

...

Summary of the Complaint

On 2026-01-05 IF rejected both my original insurance claim and my appeal to their Customer Ombudsman. Because of this, I am now submitting my complaint to Ankenævnet for Forsikring.

I believe IF's decision is wrong. The accident was real, sudden, and caused by wild animals running onto the road. I tried to avoid them, lost control on the wet surface, and hit a tree. There was nothing intentional about the crash.

In their rejection, IF relied almost completely on a DanCrash reconstruction and a narrow interpretation of the vehicle's pedal data. This does not give a full picture of what happened, especially

in a sudden emergency situation. IF also ignored important evidence, including the police report, which clearly states that there was no suspicion of intentional behaviour, and IF's own earlier written confirmation that the claim would be covered.

For these reasons, I ask Ankenævnet for Forsikring to review my case and overturn IF's decision.

Facts of the case

- **4 October 2025** — I was driving home from fishing near ... on ... The road was narrow, the surface was wet, and there were tree branches lying on the road due to the wind.
- Several deer suddenly ran onto the road. I reacted instinctively and steered to the right to avoid them.
- The car left the asphalt and briefly entered the grass. I attempted to steer back toward the road, within approximately 1–2 seconds the car struck a tree. The emergency system called 112 automatically.
- Ambulance and Police came to the place. I passed the alcohol test and cooperated fully. The police report contains no suggestion of intentional behaviour.
- I reported the accident to IF the same day.
- On 8 October 2025, IF confirmed in writing that they accepted the claim and would pay 426,023 DKK in total.

They told me that the car now belonged to IF, that deregistration would be handled, and that I should deliver the keys.

- 14 October 2025 – An IF representative visited the accident location and asked questions. IF did not tell me at any time that they doubted my explanation or suspected anything unusual about the accident.
- 12 November 2025 — IF sent their final decision, saying that according to the DanCrash reconstruction and the car's data, they believe the crash was intentional.
- During the Ombudsman review, IF asked me to remove the car from their storage, even though the claim was still open and under review. I was also informed that any further storage costs would be charged to me if I did not take the car immediately. This placed me in a difficult position, as I was unsure whether moving the car could affect the case or be interpreted as accepting the rejection. I therefore contacted the Ombudsman for clarification, but they did not respond.

IF's stated reasons for rejecting the claim

According to IF, the pedal and speed data look unusual, and they believe it shows that I was trying to keep the speed on purpose.

They say the car could have been stopped before hitting the tree if I had continued braking the whole time.

They claim my explanation does not match the DanCrash reconstruction.

Because of these points, IF concludes that the accident was intentional and therefore not covered.

Why I believe IF's rejection is wrong

From the very beginning, IF's communication gave me the impression of pressure and suspicion even before any investigation was completed.

I was asked unusual questions that did not seem relevant to the accident itself, such as: How long I was fishing. Whether I knew the local area well. The exact distance between the accident place and my home. Whether I had ever missed any payments. Why I was buying and selling a car.

These questions made it feel as if IF was looking for reasons to doubt me rather than trying to understand the accident.

I answered everything honestly, but this approach did not feel neutral or objective.

I'm not a technical expert, so I can only explain things simply and honestly.

- The accident happened because of wild animals.
I reacted by instinct. It was fast, and stressful. I did not have time to think about pedals or anything else. It was pure reflex.
- Human reaction under panic is not perfect.
People often press the wrong pedal or release the brake for a split moment when they panic. This does not mean intention.
The position of the front wheels in the photos shows that I was steering back toward the road at the moment of the collision, which is consistent with my explanation that I lost control and tried to correct, not to intentionally drive into the tree. This physical evidence in the photos has not been addressed in IF's decision.
- Stopping in 1–2 seconds in rain is not realistic.
At around 30 km/h on a wet road, with deer in front of you, there is simply not enough time or distance to stop completely.
- The police report does not support IF's theory. The officers spoke to me, checked everything, and found no sign of intentional behaviour.
- The police were at the scene right after the accident, and their report should count more than a later reconstruction made by a private company.
- IF had already accepted the claim earlier.
If they had serious doubts, they would not have done that.
- DanCrash only makes a theoretical model of the accident, and their reports have been publicly criticised for being uncertain and not always consistent. A model like this cannot prove that someone crashed on purpose.

It cannot say what a driver was thinking or what they felt in a split second.

It cannot contradict police observations.

In short: the rejection is based on assumptions, not on real evidence.

About the investigation and the distance

Later, during the investigation, I was asked where the deer appeared and how far it was from the tree.

While standing at the accident location, I pointed out the general area where I saw the deer jump out.

The car was moving, so it's impossible to say an exact distance in meters.

In the report, it says that I pointed out a place 8 meters from the tree, and that I 'denied that it could be longer.' Since the car was in motion, you can't measure the distance between a moving car and an obstacle precisely just by looking. The '8 meters' must have been an estimate written by the investigator.

I only pointed out approximately where I saw the deer when standing at the place, not an exact measurement, and I never mentioned any specific number myself.

About the car sale and the insurance policy change

It is correct that the car had been listed for sale earlier in the year. This was not unusual, as I work with cars at ... and had bought it with an employee discount. In such situations it is common to sell or exchange the car later. This has no connection to the accident.

Regarding the insurance policy change in July 2025, I upgraded to *Bil Super* because the manufacturer's warranty expired at the end of July 2025. I wanted broader coverage after the warranty ended, not because I expected any accident or problem.

Legal and practical considerations

Insurance in Denmark is based on the principle that doubt must not automatically be interpreted against the customer. A conclusion that an accident was intentional requires clear, positive evidence of intent.

In my case:

There is no motive

There is no witness or document indicating intention

The police on site did not suspect intention

The accident circumstances are consistent with a sudden encounter with wildlife, rain, and wet road conditions.

The interpretation chosen by IF is only one of several possible explanations and is based mainly on theoretical reconstruction. It does not meet the threshold of proving intentional behaviour.

Human reaction in a panic situation is unpredictable. Sudden appearance of animals causes startle reflex, and short release of the brake or incorrect pedal use is well-known in such situations. This is consistent with an emergency, not with planning or intention.

Problems with IF's handling of the case

I also want to point out several procedural concerns:

IF first accepted the claim and told me the car now belonged to them, only later they changed the decision completely. They asked me to remove the car from their storage, even while the case was under review. Storage costs were threatened to be charged to me. The Ombudsman did not respond when I asked whether moving the car would harm my case. This created pressure and uncertainty and did not give the impression of a neutral, fair process.

Why DanCrash reconstruction should not be decisive

Ankenævnet for Forsikring

5.

105071

DanCrash produces simulations based on assumptions. A model:

- Cannot determine a driver's psychological state
- Cannot reconstruct panic reactions precisely
- Depends heavily on input parameters
- Is performed long after the event

It also cannot outweigh:

- Direct police observations at the scene
- The fact that wildlife appeared on the road
- The weather and road conditions at the time
- Branches lying on the road after strong wind

Therefore it should be treated only as one piece of evidence among others, not as final proof of intentional action.

What I ask Ankenævnet for Forsikring to do

I respectfully request that Ankenævnet:

Review IF's decision in case no. ...

Find that there is no sufficient evidence of intentional behaviour Recognise the accident as a sudden, unintentional insured event Order IF to pay compensation according to the policy terms

Alternatively, if Ankenævnet finds it necessary:

An independent new expert assessment not connected to IF or DanCrash.

Final statement

The accident was real. It happened suddenly. It was caused by wild animals running into the road in rainy conditions, with branches on the road and limited time to react. There was nothing intentional, planned, or staged.

I fully cooperated with police, ambulance, IF, and the Ombudsman. I only ask for a fair and neutral evaluation of the situation."

Selskabet har i brev af 23/1 2026 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Sagen vedrører et anmeldt færdselsuheld den 4. oktober 2025, hvor klager ifølge hans anmeldelse undveg nogle hjorte og påkørte et træ. Bilen er konstateret totalskadet og er som følge heraf blokeret ved Skat.

Vi foretog yderligere undersøgelser bl.a. ved Dancrash undersøgelse af bilen og skadestedet. Ud-læsning af bilens betjening og data samt fundene på bilen stemmer ikke med klagers forklaring om uheldet og udelukker uheldet kan være sket som anmeldt.

På baggrund heraf har selskabet afvist dækning for de konstaterede skader, da selskabet ikke finder Klager har bevist eller sandsynliggjort skaderne på bilen er sket ved et uheld som anmeldt. Tvisten vedrører om Klager har sandsynliggjort at bilens kollision med træet skete ved et uheld som anmeldt.

Kundeforhold

Klager har været forsikret med en bilforsikring i selskabet siden 2021, og klager har skiftet bil nogle gange. Klager har ikke haft andre forsikringer i selskabet.

I juli 2023 købte klager den i sagen omhandlede bil. En [bil].

Klager købte kaskoforsikring uden tilvalg og en generel selvrisiko på 10.000 kr. ved enhver skade. Bilen er indregistreret og forsikret fra 26. juli 2023.

Klager har uden held forsøgt at sælge bilen i februar og april 2025 via sin arbejdsplads.

Den 5. Juli 2025 kontakter Klager os skriftligt og ønsker at udvide forsikringen med tilvalgsdækningen 'Bil Super' som bl.a. giver yderligere erstatning ved totalskade.

Klager har herefter ansvar og kaskoforsikring med BilSuper. Selvrisikoen er uændret 10.000 kr. Vilkår ... er gældende for policen – både før og efter ændringen.

Sagsfremstilling

Klager udfylder den 4. oktober 2025 anmeldelse på if.dk vedrørende et uheld sket samme dag. Klager angiver han på vej hjem efter en fisketur, da en gruppe dyr sprang ud på vejen foran ham. Han undveg derfor men mistede kontrollen og påkørte et træ.

Klager vedhæftede 3 fotos af bilen med sin anmeldelse. Anmeldelse og fotos fra anmeldelsen fremgår af undersøgelsesrapporten.

Klager tilkaldte politiet der ikke foretog nærmere undersøgelser af bilen og stedet, men efter det oplyste bad de klager medvirke til en alkotest. Politiet har ikke mistænkte Klager for at have gjort sig skyldig i noget strafbart.

Vores medarbejder taler med Klager samme dag som uheldet skete, og oplyste sagen var udtaget til en nærmere undersøgelse.

Klager afgiver her en detaljeret forklaring om uheldsforløbet – nogle dage senere mødes Klager og vores undersøger ved skadestedet – en lige vej igennem en skov. Klager udpeger stedet hvor han så dyrene og hvor han drejede på rattet – dette var ca 8 meter fra det påkørte træ og bekræfter igen uheldsforløbet.

Bilen erklæres totalskadet og handelsværdien opgøres med forbehold for selskabets erstatningspligt. Vi overdrog herefter sagen til teknisk undersøgelse via DanCrash

DanCrash konkluderer at bilen har kollideret med det udpegede træ og endnu et mindre træ ved skadestedet. Kollisionen er sket med ca. 30 km/t og bilen er ramt midt på fronten.

Bilens data stemmer imidlertid ikke med Klagers forklaring om kørslen op til kollisionen med træet, og betjeningen af bilen er stærkt atypisk for kørsel ad lige vej med en konstant fart.

Udlæsning af bilens data viser således, at klager efter at have kørt 40 km/t ca. 5 sekunder før kollisionen, nedsætter hastigheden til 32 km/t – herfra aktiverer Klager skiftevis speeder og bremse igen og igen over et længere forløb, hvor han holder hastigheden på og omkring 32 km/t mens bilen trækker længere og længere imod højre.

Betjeningen af bilens rat og pedaler afviger betydeligt fra et typisk forløb, hvor man kører ud ad lige vej uden viden om en nært forestående fare.

Bemærk at der ikke på noget tidspunkt bliver styret imod venstre modsat hvad Klager angiver i sin klage (tredje punkt under facts of the case)

Vi ser heller ingen pludselige rat-udslag mens bilen er på vejen, men bilen kører ca. midt på vejen 5 sek. / 45 meter fra træet, hvorfra bilen trækker langsomt længere og længere imod højre. Forhjulet kommer ud i vejsiden ca. 2 sek. før kollisionen. Bilen fortsætter her i uændret retning med fortsat skiftende betjening af pedalerne indtil lige inden kollisionen hvor speederen igen aktiveres i samme millisekund som kollisionen finder sted.

DanCrahs påpeger ligeledes, at havde Klager aktiveret bremsen maksimalt ved de 2 sek. Inden kollisionen (hvor klager netop har haft foden ved bremsen), ville bilen have holdt stille 11,5 meter fra træet. DanCrash blev ligeledes bedt om at forsøge at rekonstruere uheldsforløbet som beskrevet af Klager, men de oplyser det ikke er muligt, at afstandsforholdene ikke stemmer med hvad der er fysisk muligt.

Klager burde således have ramt de dyr han siger der sprang ud foran ham, da den angivne afstand var for kort til, at han havde nået at lave styrudslag inden han havde nået dyrene.

Vi henviser i øvrigt til DanCrash rapporten for detaljerne omkring de tekniske fund.

På baggrund af undersøgelsen afviste vi erstatningspligten den 12. november, og tilbyder at sælge resterne for Klager. Klager oplyser 14. november han ikke ønsker vi sælger bilen, hvorfor vi gør ham opmærksom på han bær hente bilen og den herefter henstår på hans regning og risiko. Bilen er udlæst og den har i dag ingen bevismæssig værdi.

Det er således Klagers valg om han ønsker at opbevare bilen under klagesagen.

Konklusion

På baggrund af de tekniske undersøgelser af bilen og skadestedet, kan skaden ikke være sket som forklaret af Klager.

Når hertil lægges Klagers øvrige forhold jf. undersøgelsen, herunder klagers forsøg på at sælge bilen uden held og udvidelse af forsikringen kort før kollisionen, finder vi ikke Klager har bevist eller sandsynliggjort, at skaderne på bilen er sket ved et uheld som anmeldt.

Det af klager fremførte giver ikke anledning til yderligere kommentarer.

Klager har indbragt sagen for If's Kundeombud, der efter gennemgang af sagen fastholdt vores afgørelse.

Efter indbringelse af sagen for Nævnet, har vi endnu en gang gennemgået sagen, men finder fortsat ikke Klager har bevist eller sandsynliggjort at bilen er skadet ved et uheld som anmeldt."

Klageren har i brev af 28/1 2026 til nævnet bl.a. anført:

Ankenævnet for Forsikring

8.

105071

"I would like to add a short clarification regarding new information and matters I was not informed about during the investigation process and the condition of the vehicle. This information is provided to ensure factual completeness.

I was not informed that a formal investigation had been started before the claim was initially accepted. At the time the claim was approved, I had not received any information that the case was considered suspicious or under investigation.

During the insurer's investigation, the car was physically changed. The airbags were cut, and this was explained as part of the investigation.

Before this was done, I had clearly informed the insurer in writing that no work or changes should be made to the vehicle.

These changes were made after the claim had already been accepted and before it was later rejected.

As a result, the condition of the car is worse, and its resale or export value is lower, since the airbags will now need to be replaced rather than reset.

There are additional details that could be commented on, and I am able to provide explanations to certain points if needed. However, I do not wish to expand the case further with detailed or emotional comments, or to address each individual point separately. I therefore limit my submission to the information provided above."

Selskabet har i kommentar af 30/1 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Vi skal påpege at Airbags er udlæst ved kollisionen med træet jf. Dancrashrapport og undersøgelsesrapport - der er ikke ved undersøgelserne foretaget nogen ændringer af bilen.

Undersøgelsen er dataudlæsning fra bilen samt besigtigelse af bilen og skadestedet.

Som det fremgår er Airbags og seleforstrammere udløst ved kollisionen, og de kan ikke blot 'genindstilles', men vil skulle udskiftes, da de er udløst/sprunget. Værdien af resterne er ikke påvirket af undersøgelserne."

Klageren har i kommentar af 9/2 2026 til nævnet bl.a. anført:

"I would like to inform you that I have now collected the vehicle from the storage facility.

The vehicle was collected to stop further storage costs while the case remains under review.

This does not change my position in the case, and I have no further comments at this time."

Selskabet har i kommentar af 14/2 2026 til nævnet bl.a. anført:

Ankenævnet for Forsikring

9.

105071

"Vi noterer os, at klager nu har hentet bilen fra det værksted han afleverede den på. Som tidligere oplyst er det Klagers valg om, og i givet fald hvordan han vil opbevare sin bil under klagesagen. Sagen kan forelægges for Nævnet på det foreliggende grundlag."

Klageren har i kommentar af 18/2 2026 til nævnet bl.a. anført:

"I confirm that I have no further comments. I have collected the vehicle to avoid further storage costs while the case is being reviewed. I agree that the case can proceed based on the existing material."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af klagerens besked af 5/7 2025 til selskabet fremgår bl.a.:

"I would like to request adding the Bil Super coverage to my car insurance policy for the following vehicle:

- License plate: ...
- VIN number: ...
- Car: [bil]

The vehicle was purchased brand new in July 2023 and currently has approximately 19,000 km on it. I would like to ask also to reduce the kilometers from 15000 to 10000 a year. Please confirm that changes can be made and what the price would be."

Af selskabets besked af 6/7 2025 til klageren fremgår bl.a.:

" If you want to change the car insurance to car super, then its going to coast you: Bilsuper 10.000.km in the year 10.000 deductible and without any extra coverage its going to coast 10890.kr in the year. Let me know if this is something you want."

Af klagerens besked af 9/7 2025 til selskabet fremgår bl.a.:

"Thanks for the info about the insurance change. The price is fine for me, so I would like to go ahead and change to Bilsuper."

Af skadeanmeldelse af 4/10 2025 fremgår bl.a.:

"Hvor hurtigt kørte køretøjet, da skaden skete? 40-50km/h

Skadetype: Eneuheld - kun dit køretøj er involveret

Skadedato: 04.10.2025

Klokkeslæt: 12:00 - 13:00, 13:00 - 14:00

...

Skadeszone: Fronten i midten, Fronten i højre side, Fronten i venstre side, Højre side af køretøjet i midten

...

Kom nogen til skade: Nej

Var politiet på ulykkesstedet? Ja

Hændelsesforløb:

Ankenævnet for Forsikring

10.

105071

I was driving home after fishing when a group of deer ran into the road. I tried to avoid them as much as I can, and lost control of the car, went off the road, and hit into a tree. The police and an ambulance was there. The police made an official report.

Kan køretøjet køre: Nej."

Af politiets brev af 7/10 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"Afgørelse om at efterforskningen bliver standset

Jeg skriver til dig for at oplyse dig om, at ... Politi har besluttet at standse efterforskningen af:

Anmeldelsen om: FUH. ringe materiel skade u/personskade

...

Baggrunden for vores beslutning

Vi vurderer efter den indledende efterforskning, at der ikke er en rimelig formodning om, at der er begået noget strafbart."

Af brev af 8/10 2025 fra selskabets taksator til klageren fremgår bl.a.:

"Erstatning aftalt

Vi har i dag aftalt en handelspris på 380000,- kr. for reg.nr. ... Bilsuper erstatning udbetales på S1 rapport Kr:46023,-

Erstatning ialt Kr:426023,- Iflg. købsfaktura nr. ...

Handelsprisen er aftalt med forbehold for lfs erstatningspligt.

Eventuel selvrisiko bliver fratrukket erstatningsbeløbet. Hvis der er en ansvarlig modpart, vil selvriskoen blive refunderet, hvis modpartens selskab accepterer at betale for skaden.

Hvad skal der ske nu?

- Jeg beder dig bekræfte vores aftale ved at besvare denne besked
- Herefter sender jeg besked til vores skadeafdeling med bekræftelse på vores aftale. Du hører nærmere fra dem inden for få hverdage
- Køretøjet tilhører nu lf, og jeg sørger for afmelding i Motorregistreret
- Jeg beder dig om at aflevere eventuelle ekstranøgler og tilbehør (fx hattehylde) på værkstedet, hvor du også kan tømme bilen for personlige ejendele.

Erstatningen udbetales som udgangspunkt til din Nemkonto."

Af rapport af 5/11 2025 fra DanCrash fremgår bl.a.:

"Opdrag

DanCrash bedes udlæse data fra bilens airbagmodul, og om muligt dokumentere bilens betjening/tilstand i sekunderne op til uheldet.

Hvis kollisionsdata vedr. anmeldte skade er tilgængelig i sagens bil, bedes belyse om det af bilen registrerede kørselsforløb stemmer overens med det oplyste fra føreren.

...

Konklusion

Bilens dokumenterede skader vurderes alle opstået i én kollision imod det udpegede træ, under en hastighed på ca. 30 km/t. Men det af bilen registrerede kørselsforløb er ikke i overensstem-

melse med det oplyste, og pedalbetjeningen afviger fra et typisk forløb hvor man kører ud ad lige vej uden viden om en nært forestående fare.

Jf. udlæste kollisionsdata, har føreren skiftet unaturligt mange gange mellem speeder og bremse, og hvis man havde påvirket bremsen maksimalt 2 sek. inden kollisionen, hvor foden netop havde været på bremsepedalen, ville bilen kunne standse med en afstand på ca. 11.5 meter frem til træet.

Bilens placering på kørebanen forud for kollisionen med træet ses at gå fra at være midt på kørebanen til at komme tættere på kanten frem mod kollisionen, og ca. 2 sek. inden kommer højre forhjul ud i vejsiden, mens man fortsætter frem med undret hastighed, dog fortsat under skiftende betjening af pedalerne.

Hele det registrerede forløb sammenholdt med placeringen på vejen afviger væsentlig fra det typiske forløb, hvor man kører ligeud af vejen med foden let på speederen for at holde hastigheden samtidig med at man er ukendt med en nært forestående fare.

...

Bilen er skadet midt på forenden hvor motorhjelmskærm, kofangerforstærkning og kofangerbeklædningen er deformeret og trykket ind mod køleren og videre ind mod motoren. Højre forsikringskærm er ligeledes deformeret og trykket tilbage mod fordøren.

...

[fotografi]

Motorhjelmskærmens deformation ses at være afrundet, hvor lakken i afrundingen er delvist afskallet. Deformationen ses herunder at være umiddelbart til højre for midten.

[fotografi]

Højre forsikringskærm ses herunder at være presset tilbage til fordøren, hvor der i samlingen ses brunlig afsmitning. Skærmkantens plastafskærmning mangler.

[fotografi]

I kabinen ses front- og gardinairbag udløst sammen med selestrammerne i både fører- og passagersiden. Gardinairbag i førersiden var skåret væk forud for undersøgelsen.

[fotografi]

Ved undersøgelsen viste bilen

totalt kørte distance (odometer)

20938 km.

[fotografi]

Oplyst hændelsesforløb

Føreren har til If oplyst kørselsforløbet omkring uheldet som følger:

'FT forklarede, at han kom kørende af Søndergårdsvej med ca. 40-50 km/t. Pludseligt sprang der et par rådyr ud på vejen. Rådyrene kom fra venstre side i FT's kørselsretning mod syd. FT reagerede ved at dreje rettet mod højre for at undvige og derved påkørte træet. Inden han ramte træet, mente FT at have drejet mod venstre for at undvige træet.'

Dyret stod ude på vejen og havde samme afstand til bilen som træet havde, dvs. dyret var ca. i træets linje. Han svingede i rettet da den sprang ud på vejen og dyret blev ikke ramt.

FT udpegede ca. afstand fra vejen, hvor han svingede mod højre til at være ca. 8 meter fra træet.

Ankenævnet for Forsikring

12.

105071

Adspurgte om bilen kunne have befundet sig 12 meter eller længere, svarede FT, at det ikke kunne. Han stod ca. 12 meter fra træet og afviste at afstanden kunne være så lang da han så rådyrene.'

Delkonklusion 1

Der er overensstemmelse med oplysningen om at bilen er kollideret med et træ og de dokumenterede skader på bilen. Skaderne på højre forskærm kræver dog at der på uheldsstedet står to træer, subsidiært at træet er påkørt to gange, da en kollision direkte på fronten vil resultere i at bilen bringes til standsning og kastes let tilbage, og passerer dermed ikke flere mulige modparter.

Bilens kollisionshastighed vurderes ud fra deformationsomfanget at have været mellem 25 km/t og 35 km/t, hvilket overvejende sandsynligt vil resultere en udløsning af flere airbags, i overensstemmelse med det dokumenterede.

Uheldsstedet

[fotografi]

Oplyst til syd for indkørslen til ...

Undertegnede forestod undersøgelse af det oplyste uheldssted, og udfandt et enkelt sted med relativt friske spor og flere dele på underlaget, der var i overensstemmelse med at tilhøre et køretøj. To træer på stedet havde friske sår, hvor det mindste af de to (nr. 1) havde fået trukket barken af i sydlig retningen og hen mod det større træ (nr. 2).

[fotografi]

Herunder ses såret på træ nr. 1 at være trukket af i oplyste kørselsretning mod syd, hen mod træ nr. 2.

[fotografi]

På træ nr. 2 ses der fastklemt hvid lak, og flere hug-mærker mod barken.

[fotografi]

Delkonklusion 2

Såret på de dokumenterede træer er i overensstemmelse med at være opstået i en kollision med sagens [bil] Hvor forskærmen bliver deformeret i forbikørslen af træ nr. 1 under dyb kontakt. Den hvide lak fundet på træ nr. 2 er stemmer overens med at hidrøre fra [bilen]s manglende lak på motorhjelm.

Herunder ses en model af bilen placeret på uheldsstedet, hvor træernes placering er afgørende for bilens placering og vinkel i forhold til kørebanen. Bilens vinkel vil kun kunne afvige med få grader til hver side, og indikerer tydeligt den forudgående kørselsretning.

[fotografi]

Bilens samlede skader er overvejende sandsynlig opstået i ét og samme kørselsforløb, hvor bilen slutteligt kolliderer med træ nr. 2.

Rekonstruktion jf. forklaring

Det er ikke muligt at danne en rekonstruktion på baggrund af førerens forklaring, da afstandsforholdet ikke stemmer med hvad der er fysisk muligt. Føreren oplyser, at dyret springer ud 8 m foran bilen, mens han kører med 40-50 km/t.

Med en hastighed på 40 - 50 km/t tilbagelægger bilen 11,1 og 13,9 m per sekund, og med en reaktionstid på 1-1.5 sek. vil bilen alene i reaktionstiden nå at tilbagelægge 11,1 - 16,7 m. Efter en god reaktionstid på 1 sek. vil bilen have ramt dyret og passere dets position med 3 meter, inden det er muligt at tilføre et styreudslag.

Ankenævnet for Forsikring

14.

105071

Efter reaktionstiden tilføres styreudslaget hvorefter bilen først her begynder at afvige fra den til-tænkte bane, og tilbagelægger yderligere 8 m før højre forhjul kører ud i vejsiden, som vist på udklip herunder.

[fotografi]

Såfremt det antages at styreudslaget allerede tilføres da bilens placering er 8 m før træet, og bi-lens indledende placering er i højre side, vil bilen fortsat ikke komme i kontakt med træ nr. 1, og træ nr. 2 vil ligeledes kun bliver strejft på siden under forbikørslen.

[fotografi]

'Event Data Recorder' - Kollisionsdata

Sagens [bil] er udstyret med en 'Event Data Recorder' som registrerer og gemmer hændelser hvor bilen har været udsat for en hastighedsændring på mere end 8 km/t over 150 ms. i en kollision, når bilens tænding er drejet så bilen er aktiv.

Udlæsningen blev foretaget med ... af undertegnede, der er uddannet og certificeret bruger af sy-stemet. Data blev udlæst i sin helhed uden fejl, og i de udlæste data, fremgår det, at bilen i dens levetid har registreret én hændelse, en låst frontalkollision med udløsning af airbag som følger. Data blev registreret ved km-stand 20930. 0'et er farvet rødt, da det altid vil være vist som 0, uan-set om der i bilens instrument står 1 til og med 9 til sidst.

System Status at Event (Record 1, Most Recent)	
Event Counter at Event	1
Multi-event crash, number of Events	1st event
Time from Initial Event to Current Event (ms)	0.0
Time from event 1 to 2 (ms)	0.0
Vehicle Mileage (km)	20930
Operating Time (min)	34709
Ignition cycle, crash (Cycles)	3173
Ignition cycle, download (Cycles)	3181
Maximum Delta-V, Longitudinal (MPH [km/h])	-19.9 [-32]
Time, Maximum Delta-V, Longitudinal (ms)	210
Maximum Delta-V, Lateral (MPH [km/h])	1.2 [2]
Time, Maximum Delta-V, Lateral (ms)	63
Time, Maximum Delta-V, Resultant (ms)	210
Time from Last Speed Data Sample (Precrash) to Time Zero (ms)	40
Part Number, ACM	5Q0959655CC
Application Version, ACM	111102
Complete File Recorded	Yes

Udklip fra udlæste data

Bilens registrerede hastighedsændring på -32 km/t stemmer overens med bilens deformations-omfang og placering på forenden.

En negativ ændring er ensbetydende med en påvirkning mod bilens forende, og derfor en ned-sættelse af hastigheden. Under kollisionen blev det registreret, at selestrammer i fører- og passa-gersiden blev udløst sammen med begge front- og gardinairbags, som vist herunder.

Ankenævnet for Forsikring

15.

105071

Deployment Command Data (Record 1, Most Recent)	
Pretensioner deployment time to fire, driver (ms)	65
Frontal air bag deployment time to 1st stage, driver (ms)	65
Side air bag deployment time to deployment, driver (ms)	Not Deployed
Side curtain/tube air bag deployment, time to deploy, driver side (ms)	65
Pretensioner deployment time to fire, front passenger (ms)	65
Frontal air bag deployment time to 1st stage, front passenger (ms)	65
Side air bag deployment, time to deploy, front passenger (ms)	Not Deployed
Side curtain/tube air bag deployment, time to deploy, passenger side (ms)	65
Pretensioner, Time to 1st Stage Deployment, 2nd Row, Driver Side (ms)	65
Pretensioner, Time to 1st Stage Deployment, 2nd Row, Passenger Side (ms)	65

Udklip fra udlæste data

Forud for kollisionen var selen ved førersædet den eneste der var registreret som anlagt, og modulet havde ikke registreret fejl på airbag-systemet.

Pre-Crash Data -1 Sec (Record 1, Most Recent)	
Safety belt status, driver	Fastened
Safety belt status, front passenger	Not fastened
Safety Belt Status, 2nd Row, Driver Side	Not fastened
Safety belt status, 2nd Row, center	Not fastened
Safety Belt Status, 2nd Row, Passenger Side	Not fastened
Air bag warning lamp	Off

Udklip fra udlæste data

Delkonklusion 3

Registreringen af de udløste airbags er i overensstemmelse med undersøgelsen af køretøjet, og den vurderede kollisionshastighed på 25-35 km/t er overensstemmende med den registrerede hastighedsændring på 32 km/t.

De registrerede datas km-stand på 20930 er ligeledes overensstemmende med den aflæste fra instrumenteringen på 20938 km.

Når data sammenholdes med resultatet af undersøgelsen, kan det konkluderes, at data med sikkerhed er dannet under det anmeldte forløb, og dermed ikke en tidligere hændelse.

Pre-Crash Data

Som en del af de data bilen registrerer i kollisioner, gemmes der ligeledes data vedr. bilens betjening samt hastighed i forløbet op til 5 sek. inden kollisionen.

Som vist i skemaet herunder, har bilen 5 sek. inden kørt lige frem med 40 km/t og en fod på bremsen i 2 sek. Hastigheden sænkes fra de 40 km/t til 32 km/t under en gennemsnitlig afbremsning på 1,11 m/s, svarende til en rolig afbremsning frem mod en vigelinje med fuldt stop.

Pre-Crash Data -5 to 0 sec (Record 1, Most Recent)							
Time (sec)	Engine RPM (rpm)	Anti-lock braking system activity	Stability control	Styreudslag - antal grader på rattet	Bilens viste hastighed i speedometeret	Pedalernes fysiske betjening	Service brake, on/off
-5.0	960	Non-Engaged	On	0	25 [40]	0	On
-4.5	960	Non-Engaged	On	0	24 [38]	0	On
-4.0	1024	Non-Engaged	On	-2	22 [35]	0	On
-3.5	1088	Non-Engaged	On	-4	21 [33]	0	On
-3.0	1088	Non-Engaged	On	-10	20 [32]	58	Off
-2.5	1536	Non-Engaged	On	0	20 [32]	12	Off
-2.0	1472	Non-Engaged	On	-4	20 [32]	0	On
-1.5	1408	Non-Engaged	On	0	19 [31]	42	Off
-1.0	1408	Non-Engaged	On	-10	19 [31]	23	Off
-0.5	1536	Non-Engaged	On	-126	20 [32]	0	Off
0.0	1408	Non-Engaged	On	-94	19 [31]	59	Off

Udklip fra udlæste pre-crash data

Foden skifter herefter mellem at være på speederen og bremsepedalen, hvor en hastighed på ca. 32 km/t vedholdes under konstant justering. Den blå pil til højre i skemaet herover viser skiftet mellem pedalerne, og viser bremse - speeder - bremse - speeder - begge sluppet - speeder. Få milisekunder inden kollisionen, i tiden '0,0' trykkes der 59 % af det maksimale på speederen.

Styreudslaget er vist med antal grader på rattet, hvor negativt er mod højre. I skemaet på side 9 ses det at skifte mellem at køre ligeud og justere mod højre. På intet tidspunkt er der registreret et korrigerende styreudslag mod venstre, så bilens placering på kørebanen vil være tættere og tættere på kanten i højre side.

Slutteligt ses det at gå relativ kraftigt mod højre, umiddelbart efter at speederen er sluppet, og ingen pedaler påvirkes, efterfulgt at et lidt mindre styreudslag sammen med trykket på 59 % på speederen.

Delkonklusion 4

Det registrerede forløb er ikke i overensstemmelse med førerens forklaring om at han kører med en hastighed på 40-50 km/t. Den registrerede betjening af pedalerne afviger fra et typisk kørselsforløb ad en lige vej, hvor man vil have en fod på speederen, og idet den ønskede hastighed er opnået, slækkes trykket på speederen så bilens hastighed blot fastholdes.

Skiftene mellem bremsepedal og speeder indikerer at man er bevidst om sin hastighed i forhold til det man ser ud af forruden, og forsøger at vedholde den ret nøjagtigt, eller tilpasser hastigheden i forhold til det intentionerede videre forløb.

I rekonstruktionen herunder ses bilens placering på vejen, når bilens placering regnes tilbage fra kollisionsvinklen med træet, under hensyntagen til det registrerede styreudslag og hastighed. Skiftet mellem brugen af speeder og bremse er indikeret i forhold til afstanden til de påkørte træer.

[fotografi]

Der ses at være god overensstemmelse med bilens placering midt på kørebanen 5 sek. inden kollisionen, hvor man typisk vil være placeret når der ikke er andre trafikanter. Afstanden fra bilen og frem til træet 5 sek. inden kollisionen var ca. 45 m.

Højre forhjul kører ud i vejsiden netop som bremsen slippes 2 sek. inden kollisionen, og hvis man fortsat havde påvirket bremsen her med et maksimalt tryk, ville bilen kunne være bragt til standsning efter ca. 1 sek. med en afstand til træ nr. 2 på ca. 11,5 m.
[fotografi]

Det samlede forløb registreret af bilen, stemmer ikke overens med det oplyste, og afviger væsentlig fra et typisk forløb, hvor man kører ud ad lige vej, uden viden om nært forestående fare.
Erklæring udfærdiget af ... Teknisk specialist / Efterforsker."

Af undersøgelsesrapport af 7/11 2025 udarbejdet af selskabet fremgår bl.a.:

"Det anbefales, at skadedækning afvises, da det ud fra de samlede omstændigheder vurderes at FT ikke har sandsynliggjort at der her er tale om en pludselig opstået skadebegivenhed, men en forsætlig skade ved påkørsel af et træ.

Vurderingen begrundes med følgende:

- FT havde bilen sat til salg siden januar 2025 uden at den kunne sælges.
- FT ændrede sin policevilkår til at indeholde bilsuper kort før ulykken. Bil Super som gør at bilen skulle erstattes med en nyværdi på i alt 426.023, trods bilens reelle værdi blev vurderet til at være 380.000 kr.. Bilen havde været indtegnet ved If uden Bil Super siden 2023.

Det fandtes atypisk at FT ikke kunne huske, hvor længe han var ude at fiske før ulykken skete.

- FT's forklaring om hændelsesforløbet matchede ikke de tekniske undersøgelser udført af DanCrash. Undersøgelserne viste et meget atypisk kørselsforløb frem til træpåkørsel, hvor hastigheden blev løbende tilpasset med bremsepåvirkning allerede 45,7 meter før træet. Hastigheden på bilen blev udlæst til at være 32 km/t inden træet blev påkørt. (SeDan-Crash rapport)

...

Bilen blev takseret den 8. oktober 2025. Pga. skadesomfanget blev bilen erklæret for totalskadet.
- Samme dag blev sagen sendt til undersøgelsesafdelingen af If's taksator ... Han lagde mærke til at FT havde tilvalgt bilsuper den 10. juli 2025, og fordi bilen sås til salg ad to omgange ved ... i [by] FT arbejdede som ... ved firmaet.

- 2. januar 2025 sås bilen til salg til 409.900 kr. og den 10. april 2025 sås bilen til salg til 399.900 kr.

[fotografier]

- Gennemgang af FT's police viste at bilen var indtegnet hos If siden august 2023. Den 7. juli 2025 ændredes policevilkår til at indbefatte Bil Super, gældende fra 1. juli 2025.

[fotografi]

Opslag ved [vejhjælp] viste at FT kontaktede dem kl. 1305.

[fotografi]

- FT blev kontaktet samme dag og gjort bekendt med at skaden var udtaget til en grundigere gennemgang og bedt om at beskrive hændelsesforløbet nærmere.

FT forklarede på engelsk, at han inden ulykken var ude at fiske ved ... Idet det begyndte at regne, og var ved at blive koldt skulle FT hjem. På vej væk fra søen kørende ad ... i sydgående retning sprang der et par rådyr ud på vejen. FT drejede i rettet instinktivt mod højre og ramte et træ.

FT oplyste, at han havde sele på og at hastigheden på bilen var ca. 40-50 km/t. FT var alene i bilen. Bilen ringede automatisk til 112 og ambulancen kom til stedet. Han blev undersøgt og politiet kom ligeledes ud til skadestedet. FT blev afhørt af politiet og han blev bedt om at medvirke til al-kotest som viste negativt resultat.

FT ringede derefter til [vejhjælp] som kom og hentede bilen.

FT har ejet bilen i ca. 2 år. Der var ingen problemer med bilen. FT har forsøgt at sælge bilen via ... i [by] hvor han arbejdede.

Bilen skulle sælges, fordi han ville gerne købe en anden bil.

- Samme dag afsendte jeg følgende forespørgsel til DanCrash:

[fotografi]

DMR viste at der i [by] var nedbør i tidsrummet frem til kl. 1200 den 4.oktober 2025:

[fotografi]

- Den 15. oktober 2025 mødtes jeg med FT ude på skadestedet. Han blev bedt om at udpege ca. sted

på vejbanen, hvorfra han så rådyrene i forhold til hvornår han drejede i rattet og ramte træet.

FT udpegede ca. sted på vejbanen, hvor han konstaterede rådyrene. Han udpegede stedet til at være 8 meter fra det påkørte træ. Han afviste, at det kunne være meget længere end de 8 meter.

FT blev bedt om at stå på vejbanen ca. 12 meter fra træet, og han afviste med det samme, at han kunne være så langt fra træet og rådyrene, da han så dem hoppe ud på vejbanen hvor han drejede i rattet. Rådyrene var ca. samme afstand fra bilen som træet.

[fotografi]

Måling fra den udpegede afstand.

FT oplyste adspurgt, at han var alene på fisketur. Han kunne ikke huske, hvor længe han var der.

Adspurgt flere gange om hvor længe han var ude og fiske, kunne FT ikke komme det nærmere.

Måske en halv time, tilføjede han. Han kørte igen idet det var meget koldt den dag.

Samtalen med FT er båndet ude på stedet (FT er bekendt med optagelsen).

- Dancrash fik følgende opfølgning til opdraget:

Hej ...

Jeg mødtes med FT i går ude ved skadestedet

FT blev bedt om at forklare hvordan ulykken var sket

FT forklarede, at han kom kørende af ... med ca_ 40-50 km/I . Pludseligt sprang der et par rådyr ud på vejen. Rådyrene kom fra venstre side i FT's kørselsretning mod syd. FT reagerede ved at dreje rettet mod højre for at undvige og derved påkørte træet Inden han ramte træet, mente FT at have drejet mod venstre for at undvige træet.

FT udpegede ca afstand fra vejen, hvor han svingede mod højre til at være ca 8 meler fra træet Adspurgt om bilen

kunne have befundet sig 12 meter eller længere, svarede FT, at det ikke kunne. Han stod ca 12 meter fra træet og afviste at afstanden kunne være så lang da han så rådyrene.

[fotografi]."

Nævnet har fået forelagt fotografier.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 4/10 2025, at han samme dag havde påkørt et træ i forsøget på at undvige en flok rådyr. Den 8/10 2025 blev bilen takseret og erklæret totalskadet. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at bilen blev skadet ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Klageren ønsker primært, at selskabet dækker skaden ved udbetaling af 426.023 kr. i overensstemmelse med selskabets tilsagn. Sekundært ønsker klageren, at nævnet får en uvildig sagkyndig til at foretage en vurdering.

Klageren har anført, at selskabet har givet tilsagn om dækning, idet selskabet den 8/10 2025 anerkendte dækning med udbetaling af 426.023 kr. Klageren har anført, at han mistede vejgrebet på den våde og smalle vejbane i forsøget på at undgå rådyrene. Klageren reagerede hurtigt og instinktivt ved at dreje til højre, og det er i en sådan situation ikke er ualmindeligt at tage fejl af speeder-/bremsepedalen. Hans oplysning til selskabet om, at han opdagede dyrene omkring 8 meter fra træet naturligvis, er forbundet med usikkerhed, da afstandsbedømmelsen fandt sted i en bevægelsessituation. Selskabets afgørelse er hovedsageligt baseret på data fra Dan-Crash-rapporten, hvilket ikke giver et retvisende billede af hændelsen, og selskabet har derfor ikke bevist, at skaden blev forvoldt med vilje. Klageren har tillige anført, at politiet blev kontaktet efter hændelsen, og at politiet ikke har fundet anledning til at mistænke klageren. Selskabet har ikke taget hensyn til oplysningerne fra politiet, og selskabets klagebehandling af sagen har været uhensigtsmæssig, og han har følt sig mistænkeliggjort af selskabet. Klageren har anført, at der ikke er noget usædvanligt ved, at bilen blev sat til salg tidligere på året, eftersom han havde købt bilen med rabat. Der er derfor ingen forbindelse mellem hændelsen og bilsalget. Han tegnede udvidet bildækning (super), da bilgarantien udløb med udgangen af juli 2025. Klageren har endelig anført, at der er foretaget ændringer på bilen efter, at selskabet udtog sagen til nærmere undersøgelse idet bilens airbags skal udskiftes.

Ankenævnet for Forsikring

20.

105071

Selskabet har anført, at selskabets taksator opgjorde bilens handelsværdi med forbehold for selskabets erstatningspligt. Konklusionen fra DanCrash stemmer ikke overens med klagerens forklaring om, at han kørte 40-50 km/t og forsøgte at undvige rådyr. DanCrash har konkluderet, at klageren kørte 40 km/t ca. 5 sekunder før kollisionen, og at klageren nedsatte hastigheden til 32 km/t for så herefter skiftevis at aktivere speeder og bremse over et længere forløb, mens bilen trak længere imod højre. En rekonstruktion af kørselsforløbet som beskrevet af klageren er ikke muligt henset til afstandsforholdene. Selskabet har tillige anført, at bilens styreudslag også afviger fra et typisk forløb, hvor der bliver kørt ud af en lige vej uden viden om forestående fare. Klageren har forgæves forsøgt at sælge bilen i februar og april 2025. Klageren kontaktede den 5/7 2025 selskabet med henblik på at tegne tilvalgsdækningen "bil super", hvilken tillægsdækning bl.a. giver yderligere erstatning i tilfælde af en dækningsberettigende totalskade. Selskabet har endelig anført, at selskabet ikke har foretaget ændringer af bilen i forbindelse med selskabets undersøgelser. Det fremgår af rapport fra DanCrash, at airbags blev udløst ved kollisionen, og at airbags i en sådan situation skal udskiftes, da de ikke kan genanvendes.

Det fremgår af klagerens besked af 5/7 2025 til selskabet, at "I would like to request adding the Bil Super coverage to my car insurance policy for the following vehicle [bilen].".

Det fremgår af selskabets besked af 6/7 2025 til klageren, at "If you want to change the car insurance to car super, then its going to cost you: Bilsuper 10.000.km in the year 10.000 deductible and without any extra coverage its going to coast 10890.kr in the year. Let me know if this is something you want.".

Det fremgår af klagerens besked af 9/7 2025 til selskabet, at "Thanks for the info about the insurance change. The price is fine for me, so I would like to go ahead and change to Bilsuper.".

Det fremgår af skadeanmeldelse af 4/10 2025, at "**Hvor hurtigt kørte køretøjet, da skaden skete?** 40-50km/h **Skadetype:** Eneuheld - kun dit køretøj er involveret ... **Hændelsesforløb:** I was

Ankenævnet for Forsikring

21.

105071

driving home after fishing when a group of deer ran into the road. I tried to avoid them as much as I can, and lost control of the car, went off the road, and hit into a tree. The police and an ambulance was there. The police made an official report."

Det fremgår af taksatorens brev af 8/10 2025 til klageren, at "Erstatning aftalt. Vi har i dag aftalt en handelspris på 380000,- kr. for reg.nr. ... Bilsuper erstatning udbetales på S1 rapport Kr:46023,- Erstatning ialt Kr:426023,- Iflg. købsfaktura nr. ... Handelsprisen er aftalt med forbehold for Ifs erstatningspligt."

Det fremgår af rapport af 5/11 2025 fra DanCrash, at "**Opdrag ... Konklusion** Bilens dokumenterede skader vurderes alle opstået i én kollision imod det udpegede træ, under en hastighed på ca. 30 km/t. Men det af bilen registrerede kørselsforløb er ikke i overensstemmelse med det oplyste, og pedalbetjeningen afviger fra et typisk forløb hvor man kører ud ad lige vej uden viden om en nært forestående fare. Jf. udlæste kollisionsdata, har føreren skiftet unaturligt mange gange mellem speeder og bremse, og hvis man havde påvirket bremsen maksimalt 2 sek. inden kollisionen, hvor foden netop havde været på bremsepedalen, ville bilen kunne standse med en afstand på ca. 11.5 meter frem til træet. Bilens placering på kørebanen forud for kollisionen med træet ses at gå fra at være midt på kørebanen til at komme tættere på kanten frem mod kollisionen, og ca. 2 sek. inden kommer højre forhjul ud i vejsiden, mens man fortsætter frem med undret hastighed, dog fortsat under skiftende betjening af pedalerne. Hele det registrerede forløb sammenholdt med placeringen på vejen afviger væsentlig fra det typiske forløb, hvor man kører ligeud af vejen med foden let på speederen for at holde hastigheden samtidig med at man er ukendt med en nært forestående fare ... **Rekonstruktion jf. forklaring** Det er ikke muligt at danne en rekonstruktion på baggrund af førerens forklaring, da afstandsforholdet ikke stemmer med hvad der er fysisk muligt. Føreren oplyser, at dyret springer ud 8 m foran bilen, mens han kører med 40-50 km/t. Med en hastighed på 40 - 50 km/t tilbagelægger bilen 11,1 og 13, 9 m per sekund, og med en reaktionstid på 1-1.5 sek. vil bilen alene i reaktionstiden nå at tilbagelægge 11,1 - 16,7 m. Efter en god reaktionstid på 1 sek. vil bilen have ramt dyret og passere dets position med 3 meter, inden det er muligt at tilføre et styreudslag. Efter reaktions-

tiden tilføres styreudslaget hvorefter bilen først her begynder at afvige fra den tiltænkte bane, og tilbagelægger yderligere 8 m før højre forhjul kører ud i vejsiden, som vist på udklip herunder. [fotografi] Såfremt det antages at styreudslaget allerede tilføres da bilens placering er 8 m før træet, og bilens indledende placering er i højre side, vil bilen fortsat ikke komme i kontakt med træ nr. 1, og træ nr. 2 vil ligeledes kun blive strejft på siden under forbikørslen [fotografi]

... Pre-Crash Data Som en del af de data bilen registrerer i kollisioner, gemmes der ligeledes data vedr. bilens betjening samt hastighed i forløbet op til 5 sek. inden kollisionen. Som vist i skemaet herunder, har bilen 5 sek. inden kørt lige frem med 40 km/t og en fod på bremsen i 2 sek. Hastigheden sænkes fra de 40 km/t til 32 km/t under en gennemsnitlig afbremsning på $1,11 \text{ m/s}^2$, svarende til en rolig afbremsning frem mod en vigelinje med fuldt stop ... Foden skifter herefter mellem at være på speederen og bremsepedalen, hvor en hastighed på ca. 32 km/t vedholdes under konstant justering. Den blå pil til højre i skemaet herover viser skiftet mellem pedalerne, og viser bremse - speeder - bremse - speeder - begge sluppet - speeder. Få millisekunder inden kollisionen, i tiden '0,0' trykkes der 59 % af det maksimale på speederen. Styreudslaget er vist med antal grader på rattet, hvor negativt er mod højre. I skemaet på side 9 ses det at skifte mellem at køre ligeud og justere mod højre. På intet tidspunkt er der registreret et korrigerende styreudslag mod venstre, så bilens placering på kørebanen vil være tættere og tættere på kanten i højre side. Slutteligt ses det at gå relativ kraftigt mod højre, umiddelbart efter at speederen er sluppet, og ingen pedaler påvirkes, efterfulgt af et lidt mindre styreudslag sammen med trykket på 59 % på speederen ... Det registrerede forløb er ikke i overensstemmelse med førerens forklaring om at han kører med en hastighed på 40-50 km/t. Den registrerede betjening af pedalerne afviger fra et typisk kørselsforløb ad en lige vej, hvor man vil have en fod på speederen, og idet den ønskede hastighed er opnået, slækkes trykket på speederen så bilens hastighed blot fastholdes. Skiftene mellem bremsepedal og speeder indikerer at man er bevidst om sin hastighed i forhold til det man ser ud af forruden, og forsøger at vedholde den ret nøjagtigt, eller tilpasser hastigheden i forhold til det intentionerede videre forløb ... Det samlede forløb registreret af bilen, stemmer ikke overens med det oplyste, og afviger væsentlig fra et typisk forløb, hvor man kører ud ad lige vej, uden viden om nært forestående fare."

Ankenævnet for Forsikring

23.

105071

Det fremgår af undersøgelsesrapport af 7/11 2025 udarbejdet af selskabet bl.a.: "FT havde bilen sat til salg siden januar 2025 uden at den kunne sælges. FT ændrede sin policevilkår til at indeholde bilsuper kort før ulykken. Bil Super som gør at bilen skulle erstattes med en nyværdi på i alt 426.023, trods bilens reelle værdi blev vurderet til at være 380.000 kr.. Bilen havde været indtegnet ved If uden Bil Super siden 2023 ... FT's forklaring om hændelsesforløbet matchede ikke de tekniske undersøgelser udført af DanCrash. Undersøgelserne viste et meget atypisk kørselsforløb frem til træpåkørsel, hvor hastigheden blev løbende tilpasset med bremsepåvirkning allerede 45,7 meter før træet. Hastigheden på bilen blev udlæst til at være 32 km/t inden træet blev påkørt. (SeDanCrash rapport) ... - 2. januar 2025 sås bilen til salg til 409.900 kr. og den 10. april 2025 sås bilen til salg til 399.900 kr. [fotografier] ... Gennemgang af FT's police viste at bilen var indtegnet hos If siden august 2023. Den 7. juli 2025 ændredes policevilkår til at indbefatte Bil Super, gældende fra 1. juli 2025. [fotografi] ... Bilen skulle sælges, fordi han ville gerne købe en anden bil ... Den 15. oktober 2025 mødtes jeg med FT ude på skadestedet. Han blev bedt om at udpege ca. sted på vejbanen, hvorfra han så rådyrene i forhold til hvornår han drejede i rattet og ramte træet."

Nævnet bemærker, at det er klageren, som skal bevise rigtigheden og størrelsen af sit krav.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har afvist dækning under henvisning til, at klageren ikke har bevist, at skaderne på bilen er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet har derfor ikke grundlag for at pålægge selskabet at yde erstatning for skaden på bilen. Nævnet finder endvidere ikke grundlag for at pålægge selskabet at sørge for, at der indhentes en uvildig sagkyndig vurdering.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at DanCrash på flere centrale punkter har vurderet, at klagerens forklaring om hændelsesforløbet ikke understøttes af observationerne på skadestedet og bilens data. Det fremgår således af DanCrash-rapportens konklusion, at "det af bilen registrerede kørselsforløb er ikke i overensstemmelse med det oplyste, og pedalbetjeningen afviger fra et typisk forløb hvor man kører ud ad lige vej uden viden om en nært forestående fare. Jf. udlæste kollisionsdata, har føreren skiftet unaturligt mange gange mellem speeder og brem-

Ankenævnet for Forsikring

24.

105071

se, og hvis man havde påvirket bremsen maksimalt 2 sek. inden kollisionen, hvor foden netop havde været på bremsepedalen, ville bilen kunne standse med en afstand på ca. 11.5 meter frem til træet ... styreudslaget er vist med antal grader på rattet, hvor negativt er mod højre. I skemaet på side 9 ses det at skifte mellem at køre ligeud og justere mod højre. På intet tidspunkt er der registreret et korrigerende styreudslag mod venstre ... skiftene mellem bremsepedal og speeder indikerer at man er bevidst om sin hastighed i forhold til det man ser ud af forruden, og forsøger at vedholde den ret nøjagtigt, eller tilpasser hastigheden i forhold til det intentionerede videre forløb."

Nævnet har også lagt vægt på, at det fremgår af bilannoncer, at klageren forgæves har forsøgt at sælge bilen den 2/1 2025 og den 10/4 2025.

Nævnet har herudover lagt vægt på, at klageren den 5/7 2025 kontaktede selskabet med ønske om at tegne udvidet dækning på bilforsikringen, der ifølge selskabet bl.a. indebar forhøjet dækning.

Nævnet bemærker, at taksatoren i forbindelse med vurderingen af bilens handelsværdi den 8/10 2025 tog forbehold for selskabets erstatningspligt, hvorfor selskabet ikke har givet tilsagn om at udbetale erstatning til klageren.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Ankenævnet *for* Forsikring

25.

105071

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Henrik Twilhøj', is written in a cursive style.

Henrik Twilhøj