

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 17. juni 2026 blev i sag nr. 105313:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 20/11 2024 har klagerens advokat bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Der henvises i sin helhed til klage sendt til Tryg Forsikring den 26. september 2025 inkl. bilag hertil (bilag 1).

Efterfølgende er Tryg Forsikring fremkommet med fastholdelse af sin afgørelse af 19. december 2025 (bilag 2).

Der fremgår ikke nyt faktum af fastholdelsen (bilag 2) og det anses ikke for nødvendigt at kommentere denne yderligere, idet der henvises til klage sendt til Tryg Forsikring den 26. september 2025 (bilag 1). I relation til den påberåbte kendelse "AK103.807" (bilag 3) bemærkes dog, at kendelsen ingenlunde kan sidestilles med nærværende situation. Faktum er simpelthen vidt forskelligt, ligesom klagers begrundelse i sagerne er vidt forskellige.

I kendelsen (bilag 3) fastslås det, at klagerens 1. forklaring slet ikke fysisk kan lade sig gøre (at nå at reagere på under et sekund idet et dyr springer ud foran bilen). Dette er ikke tilfældet i nærværende sag.

Desuden bemærkes, at klager i nærværende sag på ulykkestidspunktet befandt sig halvt ude i en våd rabat, hvorfor klager ikke ture styre/nedbremse hårdt, idet klager var bange for at miste herredømmet over bilen. Blandt andet heller ikke dette var tilfældet i den anførte ankenævns sag.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Dækning af skade på klagers bil indtruffet den 10. juni 2025.

Ankenævnet for Forsikring

2.

105313

Derudover er der forbrugt advokattid på 19.000 kr. ex moms for udenretlig fremsættelse af krav mod selskabet forud for nærværende sag, hvilket Tryg ligeledes tilpligtes at erstatte klager, jf. forsikringsaftaleloven § 32, stk. 3."

Af klagen til selskabet af 29/9 2025, som klageren har henvist til i klageskemaet, fremgår bl.a.:

"Det er min klare opfattelse, at dette er en forkert afgørelse, og der klages herved over afgørelsen direkte til Tryg, inden der foretages yderligere skridt i sagen.

Indledningsvist tillader jeg mig at opliste dele af det hændte kronologisk:

- April 2025: Der skete en kaskoskade på bilen. Tryg tilbød i den forbindelse at finde en køber, selvom min klient ikke umiddelbart ønskede at ville af med bilen. Her er det væsentligt at bemærke, at min klient aldrig blev oplyst om de tilbud (herunder beløbene heri), Tryg tilsyneladende indhentede. Tryg oplyste alene værdien af bilen ifølge Tryg (32.000 EUR, svarende til ca. 240.000 kr.), men oplyste ikke selve de tilbud, der var blevet indhentet, idet disse blev oplyst til at være 'alt for lave'.
- Maj 2025: Efterfølgende blev bilen sat til salg for 240.000 kr. bl.a. via Marketplace Facebook. Min klient har oplyst, at han på det tidspunkt var villig til at acceptere et tilbud på 225.000 kr., men såfremt min klient ikke som minimum kunne få dette beløb for bilen, var min klient og hans [familiemedlem] enige om at beholde bilen.
- 31. maj 2025: Et tilbud på at købe bilen fri mod leasing af anden bil ved ... blev modtaget af min klient (**bilag 2**).
- 8. – 9. juni 2025: En potentiel køber viste stor og vedvarende interesse for bilen (**bilag 3**).
- 10. juni 2025: Min klients leasingkontrakt blev forlænget med 1 måned., da den igangværende leasingkontrakt stod til at udløbe samme dag (her bemærker jeg for god ordens skyld, at der efter min overbevisning intet usædvanligt er herved, i modsætning til hvordan jeg forstår Trygs opfattelse af samme. Det bemærkes, at det kunne være, at man var lykkedes med et salg af bilen den 9. juni 2025 (eller perioden lige inden), hvormed forlængelse havde været en unødvendig ekstra omkostning). Bilen blev desuden kun forlænget med 1 måned (selvom dette var dyrt kontra en længere forlængelse) netop med henblik på at se, om bilen kunne sælges indenfor denne måned. Såfremt salget indenfor den kommende måned ikke var lykkedes, var det på daværende tidspunkt planen at forlænge leasingaftalen med yderligere 12 måneder. Dette krævede dog også regnskaber mv. (krav fra leasingselskabet ...), hvilke først ville komme senere på måneden.
- 10/6-25' (aften): Min klient forulykkede i sin bil på vej ud til sin [familiemedlem2], idet min klients [familiemedlem2] skulle have nyt sim-kort til sin telefon, da det gamle sim-kort forventeligt ville stoppe med at virke omkring midnat, hvor det nye sim-kort forventeligt ville begynde at virke.

Efter uheldet talte min klient i telefon med Tryg af flere omgange, hvor der blev afgivet en række oplysninger til Tryg. I den forbindelse gjorde min klient også opmærksom på, at oplysningerne var usikre, idet han lige havde været ude for et uheld og var meget rystet.

Det giver dog for min klient god mening, hvis han reelt kun har kørt 55 km/t forud for ulykken.

Således kørte min klient om aftenen (hvor det var mørkt), i vådt føre og var netop kommet rundt i et blødt højresving.

I den forbindelse oplyser min klient ligeledes, at han tidligere har været udsat for et alvorligt trafikuheld, der i forvejen har medført, at han aldrig kører mere end det tilladte, men derimod altid holder sig under det tilladte. Dette sammenholdt med mørket, det våde føre og det bløde højresving gør, at farten formentlig har været 55 km/t, uden at min klient dog har bidt særligt mærke heri (idet der som bekendt var dyr på vejbanen).

I forhold til styringen giver det også god mening for min klient, at han har holdt en relativt lige kurs frem mod påkørsel af træet.

Således var bilen halvt ude i en våd rabat forud for sammenstødet med træet, hvormed min klient var bange for at styre for meget på rattet, så bilen ville komme ud af kontrol.

Ligeledes forholder det sig i relation til nedbremsningen.

At bilen kunne være standset inden træet, hvis bremsen var blevet påvirket maksimalt i 5 sekunder inden ulykken kan meget vel være rigtigt, men i situationen var det dog slet ikke en overvejelse for min klient, idet min klient slet ikke så træet førend lige inden han kolliderede med det.

Desuden stemmer oplysningen om, at der ikke bremses maksimalt, overens med den forklaring min

klient har givet til Tryg, og som citeres i rapporten fra Danchrash (**bilag 4**, side 4):

*'Han trækker hårdt ud i højre side rabatten for at undvige, her
bremses let [...]'*
(min understregning)

Desuden må det antages, at hvis der blev bremses hårdt, ville min klient have mistet herredømmet over bilen, idet bilen som anført befandt sig halvt ude i en våd rabat.

I relation til det økonomiske anfører Tryg følgende i afgørelsen (**bilag 1**, side 2 nederst):

'Således kan vi ikke undlade at notere os det økonomisk fordelagtige for dig i, at bilen er blevet totalskadet frem for at blive tilbageleveret/solgt[...]

Jeg skal venligst bede Tryg uddybe det anførte, såfremt afvisning af dækning fastholdes.

Hverken undertegnede eller min klient kan se det økonomisk fordelagtige i at totalskade bilen.

Således må det antages, at Tryg alene erstatter den reelle værdi af bilen (den reelle mulige salgsværdi), hvormed min klient under ingen omstændigheder ville opnå en gevinst ved at totalskade bilen. Tværtimod må det antages, at en totalskade af bilen alene ville medføre en unødvendig ekstra selvrisiko.

Jeg bemærker i øvrigt, at langt overvejende så er de oplysninger, Tryg lægger til grund i afvisningen (bilag 1), oplysninger der hidrører fra min klient. Såfremt min klient havde til hensigt at begå forsikringssvindel, havde min klient næppe velvilligt valgt at afgive disse oplysninger.

Tryg skriver desuden i afvisningen (bilag 1, side 1), at, *'[...] det det dig som forsikringstager, der har bevisbyrden for at have været udsat for en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, herunder at skaderne på din bil er opstået under omstændig-heder i overensstemmelse med sandheden og din forklaring'*

Jeg er enig i, at det er min klients bevisbyrde, at han har været udsat for en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Denne bevisbyrde vurderer jeg dog som værende mere end løftet.

I den forbindelse skal jeg også påpege, at der var et vidne ved navn ... tilstede på skadestidspunktet, der efterfølgende tastede sit mobilnummer ind på min klients telefon. [vidnet]s telefonnummer er som tidligere oplyst til Tryg af min klient ... Tryg opfordres til at ringe vidnet op og drøfte hændelsesforløbet med vidnet, i det omfang Tryg ikke allerede har gjort dette.

Jeg er dog ikke enig i, at det også er min klients bevisbyrde, at skaderne på min klients bil er opstået under omstændigheder 'i overensstemmelse med sandheden og [min klients] forklaring'.

Tværtimod er det helt oplagt Trygs bevisbyrde, at afgivne oplysninger skulle være usande, herunder at min klient skulle have forsøgt at begå forsikringssvindel.

Denne bevisbyrde er helt åbenlyst ikke løftet.

Som afsluttende bemærkning – og i forlængelse heraf – tillader jeg mig at stille mig undrende overfor, at Tryg ikke har lagt vægt på, at det påkørte træ alene blev påkørt med 19 km/t.

Det er min klare overbevisning, at en person med forsæt til at totalskade sin bil næppe nøjes med at påkøre et træ med det ene forhjul med 19 km/t.

Jeg skal venligst bede Tryg forholde sig hertil, såfremt afvisning af dækning fastholdes.

På baggrund af ovenstående skal jeg venligst bede Tryg genoverveje afgørelsen af 11. september 2025.

Såfremt afgørelsen fastholdes, må det påregnes, at sagen indbringes for forsikringsankenævnet uden yderligere varsel.

Skulle forsikringsankenævnet – mod min klare forventning – nå frem til samme resultat som Tryg, må det påregnes, at sagen bliver indbragt for Retten uden yderligere varsel.

Min klient agter ikke at acceptere en uberettiget stempling af ham som forsikringssvindler (eller stempling som én, der har forsøgt på samme) og sagen vil gå hele den slagne gang igennem retssystemets instanser, skulle det mod min klare forventning vise sig nødvendigt."

Selskabet har i brev af 10/2 2026 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Indledning

Sagen vedrører, hvorvidt selskabet er forpligtet til at yde erstatning for skaden på klagerens bil. Selskabet har afvist dækning under henvisning til, at klageren ikke har løftet bevisbyrden for, at skaden på bilen er opstået ved en dækningsberettigende kaskoskade.

For nævnet gør klageren ligeledes krav på dækning af udgifter til advokatbistand.

Klageren var på skadetidspunktet omfattet af en kaskoforsikring på forsikringsbetingelserne 2203. Forsikringsbetingelserne 2203 fremlægges som **bilag A**.

Sagsfremstilling

Klageren anmeldte telefonisk den 11. juni 2025, at han havde fået en skade på sin bil dagen forinden, da han ville undvige rådyr og kørte ind i et vejtræ. Selskabets anlæggelsesnotat af 11. juni 2025 fremlægges som **bilag B**.

Selskabets taksator opgjorde den 18. juni 2025 totalskadeerstatningen på klagerens bil til 260.000 kr. ekskl. moms. Af selskabets erstatningsopgørelse fremgår blandt andet:

'Erstatningsbeløbet er fastsat med forbehold af forsikringsselskabets erstatningspligt.'

Underskrevet erstatningsopgørelse af 18. juni 2025 fremlægges som **bilag C**.

Sagen blev den 18. juni 2025 overdraget til selskabets skadespecialist med henblik på en grundigere gennemgang blandt andet på baggrund af, at bilen havde leasingudløb kort tid efter skaden.

Selskabets skadespecialist kontaktede klageren telefonisk den 23. juni 2025 med henblik på udarbejdelse af en mere detaljeret anmeldelse af skaden.

Under samtalen oplyste klageren, at han kørte fra sin bopæl mod [by] Cirka kl. 22:50 passerede en flok dyr pludseligt vejen, og klageren forsøgte at undvige dyrene, hvorved han kom ud i rabatten og ramte et træ.

En modkørende bil kom forbi og stoppede for at spørge, om klageren var okay.

Klageren ringede til vejhjælpen fem minutter senere, og vejhjælpen ville være på skadestedet inden for to timer. Klageren ringede derfor til sin [familiemedlem] og bad om at blive hentet.

Da vejhjælpen kom frem, kørte klageren ud med nøglen til bilen.

Omkring selve bilen oplyste klageren, at han havde haft bilen i et år. Der var tale om en leasingbil via [leasingselskab] og han havde netop forlænget kontrakten med én måned, hvilket havde kostet 10.000 kr. Kontrakten skulle forlænges med yderligere et år i juli måned.

Klageren oplyste, at han betalte 5.183 kr. om måneden, og at der ikke havde været behov for reparationer i hans tid.

Derudover oplyste klageren, at begge airbags var blevet udløst, og at han havde slået hovedet voldsomt.

Selskabets telefonnotat af 23. juni 2025 fremlægges som **bilag D**. Samtalen er optaget, og lydfilen kan på nævnets forlangende fremlægges.

Selskabets skadekonsulent kontaktede klageren telefonisk den 25. juni 2025.

Under den opfølgende samtale oplyste klageren, at han havde været på vej til [by] for at hjælpe sin [familiemedlem2] med telefonabonnement, da hun skulle i ... behandling dagen efter. Efter kollisionen var klageren taget hjem grundet chok og mindre skader.

Klageren oplyste, at han havde kørt 75-80 km/t i et højresving, men var blevet overrasket over en flok dyr, der kom løbende fra højre side.

Klageren forsøgte først at styre uden opbremsning og trak ud i rabatten til højre for at undgå de sidste dyr, hvorefter han rettede op igen for at undgå marken, men ramte et refleksskilt under manøvren. Klageren snittede derefter et træ med højre hjul, hvilket kastede bilen tilbage. Grundet ventetid ved vejhjælpen havde klageren kontaktet sin [familiemedlem], der kom ud for at hjælpe. Klageren modtog en sms fra vejhjælpen om, at der kun var 38 minutters ventetid, og de havde derfor valgt at blive ved bilen med katastrofeblinket tændt.

Adspurgt oplyste klageren, at dyrene var 60-100 meter foran bilen, da han opdagede dem, men at han var usikker på grund af chok. Klageren oplyste, at han under manøvren havde bremset moderat.

Afslutningsvist i samtalen bekræftede klageren sine tidligere oplysninger om, at han havde indgået en midlertidig forlængelse af leasingaftalen på én måned grundet regnskabsafslutning, og klageren havde tilbudt at forlænge kontrakten med et år.

Klageren overvejede dog at sælge bilen grundet ændring i kørselsbehov, da klagerens [familiemedlem] var sygemeldt og på ... Klageren havde haft sat bilen til salg for cirka 240.000 kr. og havde accepteret tab på bilen, men de indkomne tilbud havde været for lave, så et salg var ikke lykkedes.

Selskabets telefonnotat af 25. juni 2025 fremlægges som **bilag E**. Samtalen er optaget, og lydfilen kan på nævnets forlangende fremlægges.

Efterfølgende modtog selskabet kopi af dokumenterne vedrørende leasingaftalen. Af de indsendte dokumenter fremgår, at leasingaftalen var forlænget samme dag som den anmeldte skade, og at bilen skulle afmeldes den 11. juni 2025 – dagen efter skaden. Mail fra klageren af 26. juni 2025 med forlængelse af leasingaftale fremlægges som **bilag F**.

Selskabets skadekonsulent vurderede på den baggrund, at det var nødvendigt at få udlæst data fra bilen. Selskabet anmodede derfor DanCrash om at udlæse data fra bilens airbagmodul og om muligt bilens betjening i sekunderne op til uheldet.

DanCrash foretog en udlæsning af data fra blandt andet bilens Event Data Recorder. Af DanCrashes konklusion, rapportens side 1, fremgår blandt andet:

'Bilens deformationen er derudover i overensstemmelse med at være opstået i en kollision med det fotodokumenterede træ på det oplyste uheldssted, med en hastighed på ca. 19 km/t som registreret i bilens 'Event Data Recorder'.

Førerens forklaring om en indledende hastighed på 70-80 km/t er ikke i overensstemmelse med det af bilen registrerede hastighed på 55 km/t 5 sekunder inden kollision med træet.

Det registrerede styreudslag er relativt lille samt tilført roligt, og vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre. Det største styreudslag blev tilført 4 sekunder inden kollisionen, hvorefter den tillagte kurs holdes med mindre korrektioner, er tilsvarende ikke i overensstemmelse med det oplyste.

Bremsepedalen ses påvirket fra første registrering 5 sekunder inden kollisionen, med en gennemsnitlig afbremsning på 2 m/s² og maksimalt 3,5 m/s², svarende til en rolig og kontrolleret afbremsning frem mod et kryds. Hvis bremsen havde været påvirket maksimalt fra start, ville bilen være standset mere end 35 m fra træet. Bremsepedalen ses desuden sluppet helt ved den sidste registrering inden kollisionen.'

Omkring styreudslag og bremseafstand anfører DanCrash på rapportens side 4:

'Med en hastighed på 80 km/t, vil det med en almindelig reaktionstid på 1 sek. være muligt at bringe bilen helt til standsning på 57 m i vådt føre, og kollisionen kan undgås uden styreudslag når afstanden til dyret som oplyst er 60-100 m afstand.

Det dokumenterede spor på uheldsstedet er ikke i overensstemmelse med forklaringen om at man først kører ud i vejsiden og derefter retur mod asfalten. Der ses alene indikationer på at styreudslaget er relativt konstant, og at der ikke forsøges at dreje væk fra retningen mod træet.'

DanCrash anfører på rapportens side 6 omkring bremsevirkning, at:

'Hastigheden 5 sekunder inden kollisionen ses at være 55 km/t vist i speedometeret til føreren, mens bremsepedalen er påvirket. Afbremsningen frem til tiden -3,5 ses dog kun at svare til en afbremsning svarende til dækkets rullemodstand. De sidste 2 sekunder nedsættes hastigheden med ca. 2,5 m/s² svarende til en typisk kontrolleret opbremsning frem mod et kryds, men umiddelbart inden kollision slippes bremsepedalen, samtidig med at rattet drejes mod højre.

Rattet ses indledende at være styret 20,8 grader mod højre, svarende til et relativt let styreudslag, hvor bilens retning ikke ændres signifikant, da hjulets retning herved kun er ændret 1,35 grader i forhold til ligeud. Fra tiden -3,5 rettes styreudslaget op, og i det efterfølgende forløb skifter styreudslaget mellem højre og venstre, og vil resultere i kørsel ligefrem.'

DanCrash konkluderer på rapportens side 7:

'Det tillagte styreudslag vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre, eller det oplyste kørselsforløb. Efter at bilens højre hjulpar kommer ud i græsset, ses det efterfølgende styreudslag alene at tjene til at bilens kurs opretholdes.'

'Bilens oplyste hastighed på 75-80 km/t stemmer ikke overens med bilens registrerede hastighed på maksimalt 55 km/t. Føreren oplyser desuden at bilen kolliderer med træet med ca. 50 km/t, hvilket ligeledes ikke stemmer overens med de registrerede 19 km/t.'

Hvis bilen havde kollideret med 50 km/t og standset ved træet, ville bilens deformationer være signifikant mere omfattende, og derved afvige fra det dokumenterede.'

DanCrash rapport af 6. august 2025 er fremlagt af klagerens repræsentant.

Skadekonsulenten kontaktede klageren telefonisk den 13. august 2025 og foreholdt ham, at dataudlæsning af bilen viste et andet forløb end klagerens beskrivelse, og at det fremstod atypisk, at leasingaftalen blev forlænget kort før uheldet, hvilket krævede ekstra kontrol.

Selskabet anmodede klageren om at indsende yderligere oplysninger. Telefonnotat af 13. august 2025 fremlægges som **bilag G**. Samtalen er optaget, og lydfilen kan fremlægges på nævnets forlangende.

Leasingselskabet oplyste til selskabets skadekonsulent, at klageren havde fået varslings om udløb og afmelding henholdsvis to måneder før, en måned før, 14 dage før og dagen før uheldet. Selskabets telefonnotat af 9. september 2025 fremlægges som **bilag H**.

Ved brev af 11. september 2025 afviste selskabet dækning for den anmeldte skade. Selskabets afvisning af 11. september 2025 er fremlagt af klagerens repræsentant.

Klagerens repræsentant indtrådte efterfølgende i sagen og gjorde indsigelse mod selskabets afgørelse ved mail af 26. september 2025. Klagerens repræsentants indsigelse af 26. september 2025 er fremlagt af klagerens repræsentant.

Selskabets klageansvarlige afdeling fastholdt selskabets afgørelse ved mail af 19. december 2025. Selskabets fastholdelse af 19. december 2025 er fremlagt af klagerens repræsentant.

Sagen er herefter indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

Selskabets vurdering

Sagen omhandler, hvorvidt selskabet er forpligtet til at yde erstatning for skaden på klagerens bil. Selskabet har på baggrund af dataudlæsning af bilen og sagens øvrige oplysninger afvist dækning under henvisning til, at klageren ikke har løftet bevisbyrden for, at skaden på bilen er opstået ved en dækningsberettigende kaskoskade.

For nævnet gør klageren ligeledes krav på dækning af udgifter til advokatbistand.

Af forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3, 1. punkt fremgår:

'Stk. 3. Den sikrede kan i forbindelse med udenretlig fremsættelse og opgørelse af krav mod selskabet kræve rimelige og nødvendige udgifter til advokatbistand dækket af selskabet.'

Selskabet bemærker, at det i henhold til almindelige forsikringsretlige principper er klageren, der skal bevise rigtigheden og størrelsen af sit krav, herunder at han har været udsat for en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Forsikringsbegivenhed

På baggrund af ovenstående er det selskabets opfattelse, at klageren ikke har løftet bevisbyrden for, at skaden på klagerens bil er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Selskabet fastholder derfor afvisningen af den anmeldte skade.

Ved vurderingen har selskabet særligt lagt vægt på, at der består en så væsentlig diskrepans mellem klagerens anmeldelse af hændelsen og udlæsning af data fra bilens Data Event Recorder, at selskabet ikke kan have tillid til, at skaderne på bilen er opstået på den måde, som klageren har anmeldt.

I sin vurdering har selskabet desuden lagt vægt på DanCrashs gennemgang af dyrenes placering og reaktionstid.

Henset til de rent objektivt konstaterbare forhold omkring klagerens hastighed på baggrund af udlæsning af data fra bilen umiddelbart før skaden sammenholdt med afstanden til dyrene, må selskabet konstatere, at det var muligt at bringe bilen til standsning uden at ramme dyrene, hvorved en undvigereaktion blev overflødiggjort.

Rent objektivt må selskabet desuden konstatere, at styreudslaget har været roligt og relativt lille, hvilket forekommer uforeneligt med en undvigemanøvre.

Selskabet har i den forbindelse særligt lagt vægt på, at DanCrash anfører, at det dokumenterede spor på uheldsstedet ikke er i overensstemmelse med klagerens forklaring om, at han først kørte ud i vejsiden og derefter retur mod asfalten, idet styreudslaget var relativt konstant, og der ikke blev forsøgt at dreje væk fra retningen mod træet.

Ydermere bemærker selskabet, at DanCrash anfører, at efter klageren var kommet ud i græsset, tjente det efterfølgende styreudslag alene til at opretholde bilens kurs.

Dertil skal selskabet bemærke, at DanCrash anfører, at rattet drejes mod højre umiddelbart inden kollisionen.

Selskabet bemærker, at DanCrash har afvist, at det styreudslag ville kunne tjene som det oplyste kørselsforløb.

Det af klagerens repræsentant anførte om, at klageren var bange for at miste herredømmet over bilen i rabatten, kan ikke føre til en ændring af selskabets stilling til sagen, idet klageren efter det oplyste befandt sig på vejbanen, da han opdagede dyrene.

Selskabet bemærker, at det forekommer bemærkelsesværdigt, at klageren valgte at køre ud i højre rabat henset til, at dyrene kom fra højre, idet oplysningerne efter selskabets opfattelse ikke er forenelig med en normal undvigereaktion.

Selskabet skal endvidere henlede opmærksomheden på, at DanCrash har konkluderet, at selv ved en hastighed på 80 km/t ville det med en almindelig reaktionstid på 1 sekund være muligt at bringe bilen helt til standsning på 57 meter i vådt føre.

Hertil skal selskabet ydermere bemærke, at udlæsning af data fra bilen viste, at bilens registrerede maksimale hastighed var 55 km/t, hvilket alt andet lige må antages at forkorte den nødvendige bremselængde – også i vådt føre.

Opbremningen blev desuden foretaget roligt og kontrolleret svarende til opbremsning frem mod et kryds.

Selskabet bemærker, at DanCrash konkluderede, at en nødopbremsning ville have bragt bilen til standsning mere end 35 meter fra træet, og at klageren i øvrigt havde sluppet bremsen ved den sidste registrering inden kollisionen – og dermed ikke bremsede umiddelbart før sammenstødet med træet.

Ydermere må selskabet rent objektivt konstatere, at sporet på uheldsstedet ikke er i overensstemmelse med klagerens forklaring, og at der alene var indikationer på et konstant styreudslag, og at der ikke var forsøgt at dreje væk fra træet.

Som følge af ovenstående må selskabet lægge til grund, at der består en så markant uoverensstemmelse mellem det anmeldte forløb og data fra bilen, at det forekommer betænkeligt at lægge klagerens oplysninger til grund.

Selskabet har noteret sig, at klagerens repræsentant gør gældende, at klageren var usikker på nogle af oplysningerne.

Dette kan efter selskabets opfattelse ikke føre til en ændring af sagens afgørelse, idet selskabet bemærker, at bevisbyrden for, at klageren har været udsat for en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, påhviler klageren.

Hvis klagerens oplysninger ikke kan lægges til grund henset til klagerens usikkerhed, er det selskabets opfattelse, at klageren ikke har løftet denne bevisbyrde.

Selskabet skal i den forbindelse bemærke, at den modsatte praksis vil skabe en yderst uheldig retsstilling, hvor en forsikringstager fremadrettet blot ville kunne påberåbe sig, at vedkommende ikke er sikker på sine oplysninger og få enhver skade dækket.

Derudover skal selskabet bemærke, at det forekommer nævneværdigt, at klageren efter det oplyste var på vej til [by] for at hjælpe [familiemedlem2] med telefonabonnement, fordi hun skulle i ... behandling dagen efter, henset til at skadetidspunktet er angivet til 22:50.

Det af klagerens repræsentant anførte om, at der var et vidne til stede, kan ikke føre til en ændring af selskabets afgørelse. På baggrund af klagerens oplysninger om, at vedkommende først

kom efter sammenstødet, er det selskabets opfattelse, at vidnet ikke vil kunne bidrage til sagens oplysning i forhold til selve hændelsen.

Selskabet må endvidere henlede opmærksomheden på, at det forekommer bemærkelsesværdigt, at klageren har afgivet divergerende forklaringer om, hvorvidt klageren og klagerens [familiemedlem] kørte hjem og efterfølgende ud med nøglen til vejhjælpen, eller om de blev på skadestedet.

Afslutningsvist bemærker selskabet, at det forekommer endog meget påfaldende, at skaden skete på dagen for leasingperiodens udløb, og hvor bilen skulle have været afmeldt dagen efter, at leasingperioden blev forlænget samme dag, og at klageren ikke havde været i stand til at sælge bilen på trods af forsøg herpå – og med villighed til at acceptere et tab.

Klageren stod således i en økonomisk vanskelig situation med en større økonomisk udgift til forlængelse samtidig med et mindsket kørselsbehov.

Til støtte for sine synspunkter kan selskabet henvise til Ankenævnet for Forsikrings kendelse i sag 103.807, hvor klageren anmeldte, at han ville undvige et rådyr og påkørte et træ. Nævnet udtalte:

'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 eller personskaden er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at DanCrash har vurderet, at klagerens første forklaring om hændelsesforløbet ikke fysisk kan lade sig gøre, idet "rådyret vil blive påkørt mindre end 1 sekund efter det springer ud foran bilen". Det fremgår af delkonklusion 3, at "Med middelværdien af de angivne oplysninger om hastigheder og afstande vil det ikke være muligt for føreren at undgå en kollision med dyret, da det ikke er fysisk muligt at når at reagere inden dyret bliver ramt".

Nævnet har også lagt vægt på, at det på baggrund af DanCrash-rapporten forekommer mindre sandsynligt, at klageren påkørte træet som følge af en undvigemanøvre. Det fremgår af rapporten, at "Ved udfærdigelse af et fysisk muligt forløb, hvor kollisionen med dyret undgås, vil årsagen til at undvige til højre udeblive, og hvis bilens hastighed skal opretholdes på mindst 25 km/t ved kollision mod træet, vil afbremsningen være ca. det halve af hvad bilen maksimalt vil kunne præstere, ikke overensstemmende med en abrupt undvigehandling". Det fremgår af delkonklusion 4, at "Ved overstående scenarie vil afbremsningen alene være nok til at bilen forbliver bag rådyret og undgår kollisionen, hvorfor styreudslag bliver overflødigt.'

Kendelsen AK103.807 fremlægges som **bilag I**.

Advokatudgifter

På baggrund af ovenstående gør selskabet gældende, at selskabet ikke er forpligtet til at betale udgifter til advokatbistand til klagerens repræsentant.

Ved vurderingen af sagen har selskabet særligt lagt vægt på, at der i henhold til forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3 blandt andet skal være tale om rimelige og nødvendige udgifter til advokatbistand.

Det er selskabets opfattelse, at selskabet ikke ved sin handle måde har givet anledning til, at det var nødvendigt for klageren at søge advokatbistand.

Selskabet bemærker, at selskabet ved modtagelse af en indsigelse overdrog sagen til selskabets klageansvarlige afdeling, og at selskabets klageansvarlige afdeling gav klagevejledning til Ankenævnet for Forsikring, da selskabet fastholdt sin afgørelse.

Ydermere bemærker selskabet, at klagerens repræsentant ikke har tilvejebragt nye oplysninger, der kan føre til en ændring af selskabets afgørelse.

Ud fra et synspunkt om klagerens tabsbegrænsningspligt bemærker selskabet, at repræsentantens bistand ikke har bestået i andet eller mere, end hvad klageren selv kunne have gjort, herunder at klage til selskabet.

Det er selskabets opfattelse, at selskabets sagsbehandling ikke har været ubetyrgende for klageren, idet selskabet bemærker, at klageren ad flere omgange har udtrykt forståelse over for, at selskabet måtte undersøge sagen nærmere. Advokatbistand har således heller ikke af denne grund været nødvendig.

Til støtte for sine synspunkter kan selskabet henvise til Carsten Sennels artikel i Ugeskrift for Retsvæsen 2020B.275, hvoraf blandt andet fremgår:

'Synspunktet er sikredes tabsbegrænsningspligt. Hvis advokatens bistand i det væsentlige ikke har bestået i andet og mere, end hvad sikrede selv kunne have gjort, har bistanden ikke været nødvendig, og sikrede kunne i stedet for have klaget til Ankenævnet for Forsikring.'

Artiklen UfR2020B.275 fremlægges som **bilag J**.

Sammenfatning

Sammenfattende er det selskabets opfattelse, at klageren ikke har løftet bevisbyrden for, at skaden på bilen er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Det er selskabets opfattelse, at de udlæste data fra bilen omkring klagerens hastighed, påvirkning af bremse og styreudslag sammenholdt med klagerens forklaring forekommer særegne i en sådan grad, at selskabet ikke kan have tillid til, at skaden på bilen er opstået som anmeldt af klageren.

Ydermere er det selskabets opfattelse, at udgifter til advokatbistand ikke kan anses for at være afholdt som nødvendige i nærværende sag, og at klageren derfor ikke er berettiget til dækning herfor.

Det er derfor selskabets opfattelse, at selskabets afvisning er korrekt og i overensstemmelse med praksis."

Klagerens advokat har i brev af 16/3 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Indledningsvist henvises der for god ordens skyld på ny til det uploadede bilag 1 samt det kronologiske hændelsesforløb opstillet heri.

I relation til de mange samtaler, der har været mellem klager og Tryg, opfordres Tryg hermed til at fremlægge disse optagelser/lydfiler. Klager har ikke noget at skjule og ønsker sagen så oplyst som muligt.

Desuden fremgår det af Trygs svar dateret 20.02.2026 (side 5), at:

'[S]elskabet [har] særligt lagt vægt på, at der består en så væsentlig diskrepans mellem klagerens anmeldelse af hændelsen og udlæsning af data fra bilens Data Event Recorder, at selskabet ikke kan have tillid til, at skaderne på bilen er opstået på den måde, som klageren har anmeldt.'

Dermed vurderes det nødvendigt at få fremlagt lydfilerne.

Såfremt opfordringen ikke efterkommes – ligesom Tryg ikke har efterkommet klagers øvrige opfordringer/anmodninger om uddybelser og lignende i bilag 1 – må dette naturligvis tillægges processuel skadevirkning for Tryg.

Tryg anfører længere nede i sit svar dateret 20.02.2026 (side 5 nederst), at:

'Selskabet bemærker, at det forekommer bemærkelsesværdigt, at klageren valgte at køre ud i højre rabat henset til, at dyrene kom fra højre, idet oplysningerne efter selskabets opfattelse ikke er forenelig med en normal undvigereaktion.'

Denne bemærkning fra Tryg forekommer yderst besynderlig.

De omtalte dyr kom netop fra højre side af vejen og løb mod venstre side af vejen, hvormed dyrene befandt sig på vejen ved undvigemanøvren. Klager havde altså med andre ord påkørt dyrene, såfremt der var undveget mod venstre.

Det er klagers opfattelse, at der blev foretaget en sædvanlig undvigemanøvre og at dette ikke er spor bemærkelsesværdigt

Undvigemanøvren var under alle omstændigheder normal for klager, der i situationen ikke overvejede andre muligheder, herunder muligheden for at standse bilen, som allerede anført (bilag 1, side 2 nederst).

For god ordens skyld gøres der også opmærksom på, at klager ikke forsøgte at undvige det påkørte træ. Klager opdagede først træet, idet klager kolliderede med træet, som også allerede anført (bilag 1, side 2 nederst).

I relation til selskabets påstand om, at usikkerheden i nogle af oplysningerne fra klager skal føre til, at klagers bevisbyrde ikke er løftet, skal dette naturligvis afvises.

Klager er i sagens natur sikker på, at klager ramte et træ i vejsiden efter at have undveget dyr på vejbanen.

Afslutningsvist kan det udledes af Trygs svar dateret 20.02.2026 (side 6 nederst), at Tryg ikke har haft kontakt til vidnet, '[vidne]', der var til stede på ulykkestidspunktet til trods for gentagne opfordringer hertil.

Dette forekommer fuldkomment absurd.

Ankenævnet for Forsikring

14.

105313

Vidnet var – som tidligere oplyst – til stede på skadestidspunktet og kan antageligvis bekræfte forløbet, herunder dyrene på vejbanen mv.

Såfremt Tryg nægter at efterkomme opfordringen – og i øvrigt ikke skriftligt anerkender, hvad vidnet måtte berette – opfordres Ankenævnet for Forsikring til at tage kontakt til vidnet.

Undertegnede og min klient har ikke haft kontakt til vidnet efter uheldet, og det vides ikke, hvad vidnet nærmere kan bidrage med/huske, men det forekommer som en decideret forsømmelse af Trygs pligter, at Tryg ikke har haft kontakt til vidnet forud for deres afslag til klager.

Dette bør også komme Tryg til skade.

I og med at Tryg i løbet af nærværende sag ikke er fremkommet med nye faktuelle oplysninger, henvises der i sin helhed til sagens bilag 1 samt ovenstående."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af skærm billeder af korrespondance mellem [person, der har udvist interesse for klagerens leasingbil] og klageren fremgår bl.a.:

"[bilan] ... Vis køberprofil

[person] Nogen ide om hvad afgiften ligger på?

[Klageren] Det kan jeg undersøge. Tror den er på mit leasing tilbud

[person] OK for den kunne godt være intr.

[klageren] jeg giver besked når jeg finder den.

...

[person] Det er bare så fint

8. JUN

[klageren] Hej igen Jeg kan ikke se afgiften, men priser er beregnet ud fra en pris incl. afgift til knap 680000 Sender lige udstyrs

...

[person] Yes det husker jeg lige de må kunne svare på. Det nemlig præcis den der i den farve jeg vil have

[klageren] Hvis det bliver for bøvlet kan jeg godt prøve at få beløbet hos det leasingsselskab jeg bruger

9. JUN

[klageren] ... jeg har lige snakket med min nevø så har et bilfirma. Skat kan ikke beregne afgiften med ud fra den oplyste salgspris på de ca. 680.000 kan du lege med følgende beregning

Pris bil

240.000+ moms = 300.000 kr.

Afgift 380.000 kr.

I alt 680.000 kr.

Afgift kan gå lidt begge veje, men jeg kan naturligvis spørge leasing selskabet om afgiften i morgen, hvis det er interesse."

Af klagerens mail af 10/6 2025 til [leasingselskab] fremgår bl.a.:

"Emne: Re Din bil skal afmeldes senest i morgen d. 11/06-2025

Ankenævnet for Forsikring

15.

105313

...

Så er forlængelsen godkendt og jeg lave en overførelse. Nå vi kommer hjem fra ferie sender jeg regnskab så vi kan lave en ny 1 årig aftale

...

Leasingkontrakt unders..."

Af selskabets telefonnotat af 11/6 2025 efter samtale med klageren fremgår bl.a.:

"Skadeårsag Skade under kørsel

Detaljeret skadeårsag Kørte ind i ting

...

Beskrivelse Undviger rådyr, så ft kører ind i vejtræ."

Af erstatningsopgørelse af 18/6 2025 udfærdiget af selskabets taksator fremgår bl.a.:

"Betingelser

Undertegnede accepterer 260.000,00 kr. excl. Moms i erstatning til fuld og endelig afgørelse

...

Erstatningsbeløbet er fastsat med forbehold af forsikringsselskabets erstatningspligt."

Af selskabets telefonnotat af 25/6 2025 efter samtale med klageren fremgår bl.a.:

"1. Uheldets forløb

Hastighed og situation: FT kørte ca. 75–80 km/t i et højresving, som var delvist blindt. Han blev overrasket af en flok dyr, der kom løbende fra højre side.

Manøvre: FT forsøgte først at styre uden at bremse, trak ud i rabatten, rettede op igen for at undgå marken, og ramte et refleks-skilt. Han snittede derefter et træ med højre hjul, hvilket kastede bilen tilbage.

Afstand og reaktion: FT vurderer, at dyrene var 60–100 meter foran, men er usikker pga. chok. Han bremsede moderat under manøvren.

Efter uheldet: FT steg ud pga. kraftig lugt i bilen, kontaktede vejhjælp og fik hjælp af sin [familie-medlem] Et vidne kom til stedet og gav sit telefonnummer.

Før uheldet

FT kører på vej mod [by] for at besøge sin [familiemedlem2] af personlige årsager.

Han kører alene i bilen.

Hastighed: FT anslår, at han kørte ca. 75–80 km/t i et højresving, som var delvist blindt.

Vejforhold: Det er mørkt, og der er begrænset udsyn i svinget.

Under uheldet

FT bliver overrasket af en flok dyr, der kommer løbende fra højre side.

Første reaktion: Han forsøger at styre uden at bremse for at undgå dyrene.

Manøvre 1: Trækker ud i rabatten til højre for at undgå de sidste dyr i flokken.

Manøvre 2: Retter op igen for at komme tilbage på vejen og undgå at ende på marken.

Kollision: FT rammer et refleksskilt, som han troede kunne bøjes uden skade. Snitter derefter et træ med højre hjul, hvilket kaster bilen tilbage på vejen.

Bremseadfærd: Han bremser moderat under manøvren, men slipper bremsen igen for at styre. Han understreger, at man ikke kan styre og bremse hårdt samtidig.

Afstand til dyr: FT er usikker, men vurderer mellem 60 og 100 meter fra svinget til dyrene.

Efter uheldet. FT oplever kraftig lugt i bilen (muligvis svovl eller airbags) og stiger ud, da han ikke kan trække vejret ordentligt.

Han er chokeret og rystet, har svært ved at huske detaljer og indtaste oplysninger på telefonen. Vidne: En bilist stopper og giver sit telefonnummer som vidne til ulykken.

FT kontakter vejhjælp, men får besked om ventetid på 2–3 timer. Senere får han en SMS om 38 minutters ventetid.

Han ringer til sin [familiemedlem] som kommer og hjælper. De vælger at blive ved bilen med katastrofeblink tændt.

FT oplyser, at han ikke fortsætter turen til sin [familiemedlem2] men tager hjem pga. chok og mindre skader.

2. Personlige omstændigheder

FT var på vej til sin [familiemedlem2] i [by] for at hjælpe med telefonabonnement, da hun skulle til ... dagen efter. Han var alene i bilen. Han valgte ikke at fortsætte turen efter uheldet pga. chok og mindre skader.

3. Bilens tilstand og historik

Tidligere skader: Ingen skader i FT's ejerperiode. Service: Kun mindre service ved overtagelse. Bilen havde stået stille i ca. 3 år før købet og blev klargjort med ny olie, rensning af tank og opdateringer.

Generel vedligeholdelse: FT er meget omhyggelig med biler, normalt med servicebudget på ca. 8–10.000 kr. årligt.

4. Leasing og økonomi

Leasingaftale: Bilen er leaset via [leasingselskab] FT har indgået en midlertidig forlængelse på én måned pga. regnskabsafslutning (slutter 30. juni) og har tilbudt forlængelse på et år.

Korrespondance: FT har skrevet til leasingselskabet om forlængelse og underskrevet en ny kontrakt. Baggrund: FT overvejede at sælge bilen pga. ændret kørselsbehov ([familiemedlem] er syg og på ...) Bilen var sat til salg for ca. 240.000 kr., men buddene var for lave (ca. 200.000 kr.). Han har accepteret et tab på ca. 40.000 kr., men salget lykkedes ikke."

Af rapport af 6/8 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.

Såfremt der bliver fundet data, bedes disse sammenholdes med kundens forklaring vedr. uheldet.

...

Konklusion

Data er udtrukket fra bilens ACM (Airbag Control Module), som har registreret en låst frontalkollision ved tændingscyklus 9443. Den registrerede primære hastighedsændring i bilens længderetning, på -20 km/t, er i overensstemmelse med en kollision mod bilens kørselsretning.

Bilens deformationen er derudover i overensstemmelse med at være opstået i en kollision med det fotodokumenterede træ på det oplyste uheldssted, med en hastighed på ca. 19 km/t som registreret i bilens 'Event Data Recorder'.

Førerens forklaring om en indledende hastighed på 70-80 km/t er ikke i overensstemmelse med det af bilen registrerede hastighed på 55 km/t 5 sekunder inden kollision med træet.

Det registrerede styreudslag er relativt lille samt tilført roligt, og vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre. Det største styreudslag blev tilført 4 sekunder inden kollisionen, hvorefter den tillagte kurs holdes med mindre korrektioner, er tilsvarende ikke i overensstemmelse med det oplyste.

Bremsepedalen ses påvirket fra første registrering 5 sekunder inden kollisionen, med en gennemsnitlig afbremsning på 2 m/s og maksimalt 3,5 m/s, svarende til en rolig og kontrolleret afbremsning frem mod et kryds. Hvis bremsen havde været påvirket maksimalt fra start, ville bilen være standset mere end 35 m fra træet. Bremsepedalen ses desuden sluppet helt ved den sidste registrering inden kollisionen.

...

Bilen er primært skadet på højre forhjul, der ses trykløst. Hjulophænget er deformeret, og A-stolpen bag hjulet ses ligeledes påvirket og deformeret. Den forreste kofangerbeklædning er revet løs i højre side, og har sluppet sit fæste med højre forskærm.

[fotografi]

I kabinen ses begge frontairbag udløst sammen med selestrammeren i førersiden, hvor selen ligger løst over sædet. Selestrammeren i passagersiden er ikke udløst, og fungerer fortsat som tiltænkt.

Uheldssted

...

[fotografi]

Undersøgelse af det oplyste uheldssted blev foretaget af Tryg, hvor der blev fundet friske sår på et træ, samt flere dele fra en bil. Græsset var nyligt slået, og der var ingen synlige spor fra bilen på undersøgelsestidspunktet.

[fotografier]

Delkonklusion 1

Såret på det dokumenterede træ er i overensstemmelse med at være opstået i en kollision med højre forhjul på sagens bil.

Det fastklemte bark og ved mellem dæk og fælg ses at stemme overens med den skarpe indtrykning på stammen, og den manglende bark.

[fotografier]

[klageren]s forklaring

Tryg har til DanCrash oplyst [klageren]s forklaring som følger:

'På ... kører han med ca. 75-80km/t da der i blødt højresving kommer en flok rådyr ud fra hans højre side. Han nævner de er ret langt fra ham (siger selv et sted mellem 60-100 meter da han ser dem første gang).

Han trækker hårdt ud i højre side rabatten for at undvige, her bremser let, og trækker retur med venstre ind mod kørebanen igen, og kommer tæt på vejen igen, men her så rammer et træ med højre side af fronten med ca. 50 km/t.'

[klageren] har foruden forklaringen fremsendt følgende foto fra uheldsstedet til Tryg.

[fotografier]

På fotoene ses der et enkelt lige hjulspor frem mod træet, der udstrækker sig næsten parallelt med vejen, men hvor afstanden fra asfalkanten øges i takt med den tilbagelagte strækning. Ud fra foto vurderes sporet i græsset at strække sig mere end 40 m fra træet.

Delkonklusion 2

På foto ses vejen af være våd, med deraf følgende nedsat friktion mod underlaget.

Med en hastighed på 80 km/t, vil det med en almindelig reaktionstid på 1 sek. være muligt at bringe bilen helt til standsning på 57 m i vådt føre, og kollisionen kan undgås uden styreudslag når afstanden til dyret som oplyst er 60-100 m afstand.

Det dokumenterede spor på uheldsstedet er ikke i overensstemmelse med forklaringen om at man først kører ud i vejsiden og derefter retur mod asfalten. Der ses alene indikationer på at styreudslaget er relativt konstant, og at der ikke forsøges at dreje væk fra retningen mod træet.

'Event Data Recorder' - Kollisionsdata

Sagens [bil]er udstyret med en 'Event Data Recorder' (EDR) 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 af undertegnede, og de udtrukne data viser at bilen har registreret én frontalkollision med udløsning af airbag som følger. Data blev lagret ved tændingscyklus 9443, og udtrukket 13 tændinger senere ved cyklus 9456.

Event Record Details		
Data Item	Recording Time	Recorded Data
Event Number	Event	1
Operating Time	Event	734,843 s
Ignition cycle at Event	-1.0 sec	9443
Ignition cycle at Download	Download	9456

Uddrag fra udlæste data

En negativ ændring er ensbetydende med en påvirkning mod bilens forende, og derfor en ned-sættelse af hastigheden. Bilens registrerede hastighedsændring på -20 km/t er derfor i overensstemmelse med bilens deformation af højre forhjul under den anmeldte kørsel fremad.

Crash Pulse Details		
Data Item	Recording Time	Recorded Data
Longitudinal Delta-V ¹	0 to 250 ms	See Below
Maximum Longitudinal Delta-V ²	0 to 300 ms	-20.00 km/h
Time at Maximum Longitudinal Delta-V	0 to 300 ms	160 ms
Lateral Delta-V ¹	0 to 250 ms	See Below
Maximum Lateral Delta-V ²	0 to 300 ms	-5.00 km/h
Time at Maximum Lateral Delta-V	0 to 300 ms	100 ms

Uddrag fra udlæste data

EDR-modulet har registreret selen i førersiden som den eneste anlagt på uheldstidspunktet samt at selestrammeren er udløst i førersiden sammen med begge frontairbag, i overensstemmelse med fotodokumentationen på side 2.

Seat Belt & Airbag Details		
Data Item	Recording Time	Recorded Data
Driver Seat Belt Status	-1.0 sec	Buckled
Passenger Seat Belt Status	-1.0 sec	Unbuckled
Passenger Occupant Classification	-1.0 sec	Unavailable
Driver Pretensioner (1) Deployment Time	Event	57 ms 
Passenger Pretensioner (1) Deployment Time	Event	No Deployment
Driver Pretensioner (2) Deployment Time	Event	65 ms 
Passenger Pretensioner (2) Deployment Time	Event	No Deployment
Driver Front Airbag 1st Stage Deployment Time	Event	57 ms 
Passenger Front Airbag 1st Stage Deployment Time	Event	57 ms 
Driver Front Airbag 2nd Stage Deployment Time	Event	No Deployment
Passenger Front Airbag 2nd Stage Deployment Time	Event	No Deployment
Driver Torso Airbag Deployment Time	Event	No Deployment
Passenger Torso Airbag Deployment Time	Event	No Deployment
Driver Side Curtain Airbag Deployment Time	Event	No Deployment
Passenger Side Curtain Airbag Deployment Time	Event	No Deployment
Driver Knee Airbag Deployment Time	Event	No Deployment
NOTES 1. Longitudinal (or lateral) delta-V is an array of recorded values that describes the crash pulse with respect to time. 2. Depending on the vehicle, the maximum longitudinal (or lateral) delta-V value may not be present in the delta-V array described above.		

Uddrag fra udlæste data

Delkonklusion 3

13 tændinger fra kollision til data udlæses er i overensstemmelse med at bilen efter uheldet er blevet bugseret flere gange hvor tændingen har været aktiveret, hvilket er overensstemmende med at de gemte data er produceret i det anmeldte uheld.

Desuden ses data at være retvisende da de registrerede oplysninger om udløsning af selestramere og airbag stemmer overens med det dokumenterede samt skadens placering og kørselsretning i forhold til den registrerede negative hastighedsændring.

'Pre-Crash Data'

Som en del af de data bilen registrerer i uheld, gemmes der ligeledes data vedr. bilens betjening samt hastighed 5 sek. inden kollisionen. Skemaet herunder viser den sidste tids betjening, hvor tiden '-5.0' er 5 sekunder før kollision og tiden '0,0' er få millisekunder inden kollisionstidspunktet.

Pre-Crash Data							
This section lists pre-crash data records stored on the vehicle's event data recorder.							
Time (sec)	Vehicle Speed (km/h)	Engine Speed (RPM)	Accelerator Pedal (%)	Brake Status	ABS Activity	Stability Control	Steering Angle (deg)
-5.00	55	1077	0.0	On	Off	On	-20.8 (Right)
-4.50	54	1056	0.0	On	Off	On	-23.7 (Right)
-4.00	53	1034	0.0	On	Off	On	-17.6 (Right)
-3.50	51	996	0.0	On	Off	On	-8.2 (Straight)
-3.00	47	914	0.0	On	Off	On	-1.5 (Straight)
-2.50	40	918	0.0	On	Engaged	On	8.4 (Straight)
-2.00	34	893	0.0	On	Engaged	On	15.7 (Left)
-1.50	29	849	0.0	On	Off	On	-11.0 (Right)
-1.00	25	725	0.0	On	Off	On	9.1 (Straight)
-0.50	21	757	0.0	On	Off	On	18.0 (Left)
0.00	19	703	0.0	Off	Off	On	-2.1 (Straight)
NOTES Some pre-crash data elements have the following statuses: 1. Off: Not active, or disabled by the driver. 2. On: On standby and ready to intervene. 3. Engaged: Activated or actively controlling and intervening.							

Udklip fra udlæst data - Pilen til højre indikerer rattets drejning

Hastigheden 5 sekunder inden kollision ses at være 55 km/t vist i speedometeret til føreren, mens bremsepedalen er påvirket. Afbremsningen frem til tiden -3,5 ses dog kun at svare til en afbremsning svarende til dækkets rullemodstand. De sidste 2 sekunder nedsættes hastigheden med ca. 2,5 m/s svarende til en typisk kontrolleret opbremsning frem mod kryds, men umiddelbart inden kollision slippes bremsepedalen, samtidig med at rattet drejes mod højre.

Rattet ses indledende at være styret 20,8 grader mod højre, svarende til et relativt let styreudslag, hvor bilens retning ikke ændres signifikant, da hjulets retning herved kun er ændret 1,35 grader i forhold til ligeud. Fra tiden -3,5 rettes styreudslaget op, og i det efterfølgende forløb skifter styreudslaget mellem højre og venstre, og vil resultere i kørsel lige frem.

Delkonklusion 4

De udlæste data stemmer overens med de dokumenterede forhold på uheldsstedet og bilen.

Det tillagte styreudslag vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre, eller det oplyste kørselsforløb. Efter at bilens højre hjulpar kommer ud i græsset, ses det efterfølgende styreudslag alene at tjene til at bilens kurs opretholdes.

Herunder ses rattet drejet hhv. til venstre og højre hvor de kraftigste styreudslag er registreret.

Ankenævnet for Forsikring

22.

105313



18 grader mod venstre



0 grader



23,7 grader mod højre

Det anlagte styreudslag er i overensstemmelse med at bilen vil følge det fotodokumenterede spor på uheldsstedet.

I tiden fra -2,5 sek. til -2,0 sek. ses ABS-systemet at være aktivt, samtidig med at hastigheden ned-sættes med ca. 3,5 m/s. Dette er i overensstemmelse med at bilen højre hjulpar kører på et vådt underlag af græs og styres af ABS-systemet, samtidig med at venstre hjulpar på asfalten har fuldt greb mod underlaget, og bilens hastighed ville kunne aftage kraftigere, hvis bremsen blev påvirket kraftigere.

Bilens oplyste hastighed på 75-80 km/t stemmer ikke overens med bilens registrerede hastighed på maksimalt 55 km/t. Føreren oplyser desuden at bilen kolliderer med træet med ca. 50 km/t, hvilket ligeledes ikke stemmer overens med de registrerede 19 km/t.

Hvis bilen havde kollideret med 50 km/t og standset ved træet, ville bilens deformationer være signifikant mere omfattende, og derved afvige fra det dokumenterede.

Erklæring udfærdiget af:

...

Teknisk specialist / Efterforsker."

Nævnets sekretariat har gennemlyttet fremlagte telefonsamtaler mellem selskabet og klageren.

Nævnet har fået forelagt fotografier.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 11/6 2025 telefonisk til selskabet, at han den 10/6 2025 havde påkørt et træ i forsøget på at undvige rådyr. Den 18/6 2025 opgjorde selskabets taksator en totalskadeerstatning på 260.000 kr., som blev underskrevet af klageren. Erstatningsopgørelsen blev

fastsat med forbehold for selskabets erstatningspligt. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at bilen blev skadet ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Klageren ønsker dækning, og at selskabet i medfør af forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3, dækker klagerens advokatomkostninger på 19.000 kr., som han har haft inden sagen blev indbragt for nævnet

Klageren har anført, at bilen blev sat til salg på Facebook Marketplace i maj måned 2025 for 240.000 kr., og at klageren som minimum ville have 225.000 kr. for bilen. En potentiel køber viste interesse for bilen den 8-9/6 2025. Bilens leasingkontrakt blev forlænget med en måned den 10/6 2025. Der var intet usædvanligt i forlængelsen, eftersom det ikke lykkedes med at sælge bilen. Hvis bilen ikke var blevet solgt indenfor den kommende måned, så var klagerens plan at forlænge leasingkontrakten med yderligere 12 måneder. Klageren har tillige anført, at han i sine samtaler med selskabet gjorde opmærksom på, at han var usikker på de afgivne oplysninger, idet han var rystet og i chok efter uheldet. Det giver derfor god mening, hvis han kørte 55 km/t forud for ulykken, og klageren har ikke bidt særlig mærke i hastigheden, da der var dyr på vejbanen. Han undrer sig over, at selskabet ikke har lagt vægt på, at han påkørte træet med en hastighed på 19 km/t, eftersom det er klagerens overbevisning, at en person med fortsæt til at totalskade sin bil næppe ville nøjes med at påkøre et træ med det ene forhjul med en hastighed på 19 km/t. Klageren har også anført, at oplysningen om, at han holdt en relativt lige kurs frem mod påkørsel af træet, også giver mening, eftersom bilen var halvt ude i en våd rabat, og han var bange for at styre for meget på rattet, så bilen kom ud af kontrol. Der blev foretaget en sædvanlig undvigemanøvre, og han overvejede ikke andre muligheder, herunder standse bilen, idet han først så træet ved kollisionen. Han slog hovedet ved kollisionen. Det må antages, at han ville have mistet herredømmet over bilen, hvis han havde lavet en hård opbremsning halvt ude i den våde rabat. Han kan ikke se det økonomisk fordelagtige i at totalskade bilen, eftersom selskabet alene erstatter den reelle værdi (mulige salgsværdi). Klageren accepterer ikke, at selskabet stempler ham som forsikringssvindler. Der var et vidne på skadetidspunktet, og klageren har forgæves opfordret selskabet til at kontakte vidnet.

Selskabet har anført, at klageren har forklaret, at han kørte 75-80 km/t i et højresving, da han pludselig blev overrasket over en flok dyr på vejen og foretog en undvigemanøvre, hvorved han snittede et træ med højre hjul med den følge, at bilen blev kastet tilbage. Selskabet har anført, at klageren har forklaret, at han bremsede moderat under undvigemanøvren, og at dyrene var 60-100 meter foran bilen, da han så dyrene. Klageren har forklaret, at han overvejede at sælge bilen grundet ændring i klagerens kørselsbehov. Selskabet finder det påfaldende, at skaden skete på dagen for leasingperiodens udløb, og at klageren ikke havde været i stand til at sælge bilen trods forsøg herpå. Selskabet har tillige anført, at dataudlæsning fra bilen ikke stemmer overens med klagerens forklaring om hændelsesforløbet, og at det var muligt at bringe bilen til standsning uden at foretage en undvigemanøvre, når der henses til klagerens forklaring om dyrenes placering og reaktionstiden. Selv ved en hastighed på 80 km/t ville det med almindelig reaktionstid på 1 sekund være muligt at bringe bilen til standsning på 57 meter i vådt føre. Selskabet har også anført, at klageren ikke bremsede umiddelbart før sammenstødet med træet, og styreudslaget har været roligt og relativt lille, hvilket ikke er foreneligt med, at klageren skulle have foretaget en undvigemanøvre. Selskabet har anført, at sporet på skadestedet ikke er i overensstemmelse med klagerens forklaring om, at han kørte ud i vejsiden og derefter retur mod asfalten, idet styreudslaget var relativt konstant. Selskabet bemærker, at det fremgår af rapport fra DanCrash, at efter klageren var kommet ud i græsrabatten tjente styreudslaget alene til at opretholde bilens kurs, og at der ikke blev forsøgt at dreje væk fra træet. Selskabet har anført, at oplysningen om vidnet ikke er væsentlig, eftersom vidnet først kom efter sammenstødet. Vidnet kan derfor ikke bidrage til sagens oplysning i relation til hændelsen. Selskabet har endelig anført, at selskabet ikke er forpligtet til at betale klagerens advokatomkostninger, da advokatbistand ikke har været nødvendig, og da advokaten ikke har tilvejebragt nye oplysninger.

Det fremgår af skærbilleder af korrespondance mellem [person] og klageren, at "[bilen] ... Vis køberprofil [person] Nogen ide om hvad afgiften ligger på? [Klageren] Det kan jeg undersøge. Tror den er på mit leasing tilbud [person] OK for den kunne godt være intr. [klageren] jeg giver

Ankenævnet for Forsikring

25.

105313

besked når jeg finder den. ... [person] Det er bare så fint 8. JUN [klageren] Hej igen Jeg kan ikke se afgiften, men priser er beregnet ud fra en pris incl. afgift til knap 680000.".

Det fremgår af klagerens mail af 10/6 2025 til [leasingselskab], at "Emne: Re Din bil skal afmeldes senest i morgen d. 11/06-2025 ... Så er forlængelsen godkendt og jeg lave en overførelse. Nå vi kommer hjem fra ferie sender jeg regnskab så vi kan lave en ny 1 årig aftale ... Leasingkontrakt unders...".

Det fremgår af selskabets telefonnotat af 11/6 2025 efter samtale med klageren, at "Beskrivelse Undviger rådyr, så ft kører ind i vejtræ.".

Det fremgår af selskabets telefonnotat af 25/6 2025 efter samtale med klageren, at "1. Uheldets forløb Hastighed og situation: FT kørte ca. 75–80 km/t i et højresving, som var delvist blindt. Han blev overrasket af en flok dyr, der kom løbende fra højre side. Manøvre: FT forsøgte først at styre uden at bremse, trak ud i rabatten, rettede op igen for at undgå marken, og ramte et refleks-skilt. Han snittede derefter et træ med højre hjul, hvilket kastede bilen tilbage. Afstand og reaktion: FT vurderer, at dyrene var 60–100 meter foran, men er usikker pga. chok. Han bremsede moderat under manøvren. Efter uheldet ... Et vidne kom til stedet og gav sit telefonnummer. Under uheldet ... Første reaktion: Han forsøger at styre uden at bremse for at undgå dyrene. Manøvre 1: Trækker ud i rabatten til højre for at undgå de sidste dyr i flokken. Manøvre 2: Retter op igen for at komme tilbage på vejen og undgå at ende på marken. Kollision: FT rammer et refleksskilt, som han troede kunne bøjes uden skade. Snitter derefter et træ med højre hjul, hvilket kaster bilen tilbage på vejen. Bremseadfærd: Han bremser moderat under manøvren, men slipper bremsen igen for at styre. Han understreger, at man ikke kan styre og bremse hårdt samtidig. Afstand til dyr: FT er usikker, men vurderer mellem 60 og 100 meter fra svinget til dyrene ... Han er chokeret og rystet, har svært ved at huske detaljer og indtaste oplysninger på telefonen. Vidne: En bilist stopper og giver sit telefonnummer som vidne til ulykken ... 4. Leasing og økonomi Leasingaftale: Bilen er leaset via [leasingselskab] FT har indgået en midlertidig forlængelse på én måned pga. regnskabsafslutning (slutter 30. juni) og har tilbudt

forlængelse på et år ... FT overvejede at sælge bilen pga. ændret kørselsbehov ([familiemedlem] er sygemeldt og på ... Bilen var sat til salg for ca. 240.000 kr., men buddene var for lave (ca. 200.000 kr.). Han har accepteret et tab på ca. 40.000 kr., men salget lykkedes ikke."

Det fremgår af rapport af 6/8 2025 fra DanCrash, at "**Konklusion** Data er udtrukket fra bilens ACM (Airbag Control Module), som har registreret en låst frontalkollision ved tændingscyklus 9443. Den registrerede primære hastighedsændring i bilens længderetning, på -20 km/t, er i overensstemmelse med en kollision mod bilens kørselsretning. Bilens deformationen er derudover i overensstemmelse med at være opstået i en kollision med det fotodokumenterede træ på det oplyste uheldssted, med en hastighed på ca. 19 km/t som registreret i bilens 'Event Data Recorder'. Førerens forklaring om en indledende hastighed på 70-80 km/t er ikke i overensstemmelse med det af bilen registrerede hastighed på 55 km/t 5 sekunder inden kollision med træet. Det registrerede styreudslag er relativt lille samt tilført roligt, og vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre. Det største styreudslag blev tilført 4 sekunder inden kollisionen, hvorefter den tillagte kurs holdes med mindre korrektioner, er tilsvarende ikke i overensstemmelse med det oplyste. Bremsepedalen ses påvirket fra første registrering 5 sekunder inden kollisionen, med en gennemsnitlig afbremsning på 2 m/s² og maksimalt 3,5 m/s², svarende til en rolig og kontrolleret afbremsning frem mod et kryds. Hvis bremsen havde været påvirket maksimalt fra start, ville bilen være standset mere end 35 m fra træet. Bremsepedalen ses desuden sluppet helt ved den sidste registrering inden kollisionen ... **Delkonklusion 1** Såret på det dokumenterede træ er i overensstemmelse med at være opstået i en kollision med højre forhjul på sagens bil ... **Delkonklusion 2** På foto ses vejen af være våd, med deraf følgende nedsat friktion mod underlaget. Med en hastighed på 80 km/t, vil det med en almindelig reaktionstid på 1 sek. være muligt at bringe bilen helt til standsning på 57 m i vådt føre, og kollisionen kan undgås uden styreudslag når afstanden til dyret som oplyst er 60-100 m afstand. Det dokumenterede spor på uheldsstedet er ikke i overensstemmelse med forklaringen om at man først kører ud i vejsiden og derefter retur mod asfalten. Der ses alene indikationer på at styreudslaget er relativt konstant, og at der ikke forsøges at dreje væk fra retningen mod træet ... **'Pre-Crash Data'** Som en del af de data bilen registrerer i uheld, gemmes der ligeledes data vedr. bilens betjening samt

hastighed 5 sek. inden kollisionen. Skemaet herunder viser den sidste tids betjening, hvor tiden '-5.0' er 5 sekunder før kollision og tiden '0,0' er få millisekunder inden kollisionstidspunktet ... Hastigheden 5 sekunder inden kollision ses at være 55 km/t vist i speedometeret til føreren, mens bremsepedalen er påvirket. Afbremsningen frem til tiden -3,5 ses dog kun at svare til en afbremsning svarende til dækkets rullemodstand. De sidste 2 sekunder nedsættes hastigheden med ca. 2,5 m/s² svarende til en typisk kontrolleret opbremsning frem mod kryds, men umiddelbart inden kollision slippes bremsepedalen, samtidig med at rattet drejes mod højre. Rattet ses indledende at være styret 20,8 grader mod højre, svarende til et relativt let styreudslag, hvor bilens retning ikke ændres signifikant, da hjulets retning herved kun er ændret 1,35 grader i forhold til ligeud. Fra tiden -3,5 rettes styreudslaget op, og i det efterfølgende forløb skifter styreudslaget mellem højre og venstre, og vil resultere i kørsel lige frem. **Delkonklusion 4** ... Det tillagte styreudslag vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre, eller det oplyste kørselsforløb. Efter at bilens højre hjulpar kommer ud i græsset, ses det efterfølgende styreudslag alene at tjene til at bilens kurs opretholdes ... Hvis bilen havde kollideret med 50 km/t og standset ved træet, ville bilens deformationer være signifikant mere omfattende, og derved afvige fra det dokumenterede."

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

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at bilen blev skadet ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at yde erstatning for skaden på bilen.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at DanCrash på flere centrale punkter har vurderet, at klagerens forklaring om hændelsesforløbet, hvor klageren påkørte træet som følge af en undvigemanøvre, ikke er sandsynlig. Det fremgår af DanCrash-rapportens konklusion, at "klagerens forklaring om en indledende hastighed på 70-80 km/t er ikke i overensstemmelse med det af bilen registrerede hastighed på 55 km/t 5 sekunder inden kollision med træet. Det registrerede styreudslag er relativt lille samt tilført roligt, og vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre. Det

registrerede styreudslag er relativ lille samt tilført roligt, og vil ikke kunne tjene som undvigemanøvre. Det største styreudslag blev tilført 4 sekunder inden kollisionen, hvorefter den tillagte kurs holdes med mindre korrektioner, er tilsvarende ikke i overensstemmelse med det oplyste. Bremspedalen ses påvirket fra første registrering 5 sekunder inden kollisionen, med en gennemsnitlig afbremsning på 2 m/s² og maksimalt 3,5 m/s², svarende til en rolig og kontrolleret afbremsning frem mod et kryds."

Nævnet har også lagt vægt på oplysningerne om, at leasingkontrakten oprindeligt udløb den 10/6 2025, at klageren kort før uheldet havde forlænget aftalen med en måned, og at klageren på ulykkestidspunktet ikke havde fået solgt leasingbilen, omend klageren kort forinden havde været i dialog med en potentiel køber.

Advokatomkostninger:

Klageren har anført, at der er anvendt advokattid for 19.000 kr. ex. moms for udenretlig fremsættelse af krav mod selskabet.

Det fremgår af forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3, at sikre i forbindelse med udenretlig fremsættelse og opgørelse af krav kan kræve rimelige og nødvendige udgifter til advokatbistand dækket af selskabet.

Det fremgår af nævnets vedtægter § 23, stk. 3, at ingen af parterne betaler omkostninger ved tvistløsningsbehandlingen til den anden part.

Nævnet finder, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at yde dækning for klagerens omkostninger til advokat, hverken forud for eller efter sagens indbringelse for nævnet.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på sagens karakter og udfald.

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

Ankenævnet *for* Forsikring

29.

105313

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Henrik Twilhøj