

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 29. november 2023 blev i sag nr. 99780:

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 2/5 2023 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Forsikringen mener at de ifølge deres rekonstruktion af skaden ikke har en erstatningspligt for min kasko forsikret bil. I følge deres vurdering kan det umuligt være sket på den måde jeg har beskrevet forløbet på! De mener også jeg har ændret min forklaring i sagen og at jeg skulle have haft rig mulighed for at undgå hele skaden som jeg også er meget uenig med!

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erstatning af min bil eller reparation af bilen!"

Selskabet har i brev af 22/5 2023 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Klageren har tegnet kaskoforsikring hos selskabet. Der henvises til betingelserne i bilag 1.

Klageren er utilfreds med, at selskabet har afvist at erstatte klagerens skadede [bilmærke], under henvisning til, at klageren ikke sandsynliggør, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Klageren har fremsat krav om erstatning ifa. kontanterstatning eller reparation af bilen.

Sagsfremstilling

Den 23. januar 2023 blev bilen, efter levering fra vejhjælpen til værkstedet, takseret og vurderet totalskadet med en handelsværdi på 125.000 kr. Taksatorrapporten er fremlagt som bilag 2.

Ifølge vejhjælpens oplysninger fra klageren, var bilen at finde på [adresse 1] og bilen var 'kørt ca. 10 m. af vejen'. Dokumentation for vejhjælp er fremlagt som bilag 3.

Selskabet modtog den 25. januar 2023 klagerens telefoniske anmeldelse, hvor klageren oplyste, at han den 21. januar 2023 undveg rådyr på [vej] på Lolland. I den forbindelse oplyste klageren, at han havde ramt ind i et autoværn, der medførte skader på klagerens bils højre side og front. Anmeldelsen er fremlagt som bilag 4.

Da selskabet efterfølgende interviewede klageren den 22. februar 2023, oplyste klageren, at han ikke kunne huske, hvor han havde været, hvornår han kørte derfra, hvornår bilen blev hentet fra skadestedet, hvor lang tid han havde kørt inden skaden. Desuden oplyste han følgende:

'Jeg kørte fra min kammerat af fra hans [forretning], så kommer der nogle rådyr ud fra en mark. Jeg prøver at undvige dem. Jeg mister herredømmet og rammer autoværnet.'

Herefter forsøgte skadekonsulenten at få klageren til at fastsætte, hvor konkret bilen blev skadet og afdækning af klagerens færden op til og efter uheldet. Klageren oplyste at stedet var dér, hvor vejhjælpen havde hentet bilen og at:

'Der er nogle af dem (rådyrene), der kom fra venstre side mod højre, men de stod på vejen og kunne ikke komme over hegnet eller autoværnet det er derfor og løb ned ad vejen.'

...

'Jeg er meget tæt på, da de (dyrene) hopper ud foran'

...

'Ja, jeg prøver at bremse bilen'

Da skadekonsulenten spurgte ind til, hvor stærkt klageren kørte, svarede han:

'80-90 stykker'

Skadekonsulenten (K) spurgte herefter ind til bilens stand, hvortil klageren (FT) oplyste:

FT: *'Jeg har lige fået den tilbage fra værkstedet og brugt en masse penge på den. Den havde haft nogle elektriske problemer, som jeg fik fixet. Det var den første lange tur efter reparationen. Det var for at være sammen med min kammerat.'*

K: *'Hvornår fik du den tilbage fra værkstedet?'*

FT: *'Midten af december. Jeg har ikke været ude at køre i den i 4 måneder. Generatoren opladede ikke. Jeg har sat en spritny generator på, som jeg har fået en mekaniker til at lave for mig.'*

Da det var uklart, hvor og hvornår skaden præcis var sket, og hvor bilen var blevet hentet af vejhjælpen oplyste klageren følgende:

'Jeg kan ikke huske præcis, en halv time inden vejhjælp hentede. Det var ved at blive mørkt på tidspunktet for uheldet. Bilen havde stået på værksted i 4 måneder. Generatoren skulle laves. Det var en ledning, de kunne ikke finde ud af det, han vidste ikke hvad fejlen var. [værksted 1] i ..., de har en elektriker, der er specialiseret. Jeg har haft alle mulige sjo-ve ting, problemer med den. Det er en Tunet bil. Det var ledningen, der ikke var gennem-kørsel i.'

Herefter oplyste klageren, at han ud over denne [bilmærke] desuden ejede en [andet bilmærke] og en [tredje bilmærke], så han selv havde en bil i reserve og så hans [familiemedlem] kunne bruge en bil.

På forespørgsel om uddybning af de problemer klagerens [bil] skulle have, svarede klageren nu:
'Ikke problemer, hvis vejret ikke er godt, kører jeg ikke i den, det er en bagudtrukket bil'

Da selskabet ikke kunne få klagerens forklaring til at stemme overens med de faktiske forhold, kontaktede selskabet skadekonsulent klageren igen den 23. februar 2023. Her bekræftede klageren, at han kørte med 80-90 km/t, da der kom dyr fra venstre side mod højre, der sprang over vejen, og at han bremsede. Han oplyste, at han ringede til vejhjælp mellem 10-30 min. efter skaden var sket, hvilket han efterfølgende i samme samtale ændrede til, at han ringede efter vejhjælp ½-1 time efter uheldet skete.

Klageren oplyste desuden, at hændelsen nu var indtrådt i et skovområde, og at klageren ville indsende et Google Maps kort over skadesstedet.

Desuden oplyste klageren, at han undveg et dyr og kørte uden om, hvorefter han mistede herredømmet over bilen og ramte hjørnet.

Da skadekonsulent bad klageren uddybe, hvordan der kan komme lakafsmitninger to steder på autoværn nr. 2 og skadekonsulent oplyste, at der er tale om et atypisk skadeforløb, oplyste klageren, at han ikke havde lyst til at diskutere sagen yderligere, men indvilligede til sidst i at tegne kørselsforløbet og markere, hvordan bilen havde kørt og sende disse oplysninger til skadekonsulenten.

I forhold til standen på bilen oplyste klageren, at han havde haft alle mulige sjove problemer med bilen, og at den var tunet. Den havde stået stille i 4 måneder og på værkstedet havde de fundet ud af, at det bare var en ledning, som havde kostet 2.000 kr. at reparere, i modsætning til klagerens oplysninger om at han havde 'brugt en masse penge', som oplyst i første samtale. Klageren oplyste desuden, at han ikke havde faktura på dette.

Klageren forklarede desuden, at han ud over denne [bil] ejede en [andet bilmærke] som reservebil, da der som regel altid sket nogle problemer med [bilen] og hvis vejret ikke var godt, turde han ikke køre i den. Problemerne blev efterfølgende defineret som, at bilen var svær at styre, når det var vådt, da den er baghjulstrækket med mange kræfter.

Desuden havde klageren indkøbt en [tredje bilmærke], da [bilen] holdt på værksted og hans [familiemedlem] brugte [andet bilmærke].

Skadekonsulenten oplyste, at der var forbehold for erstatning foreløbigt, og at der først skulle træffes afgørelse før evt. erstatning ville kunne udbetales.

Begge samtaler af 23. februar 2023 er optaget og kan fremlægges på nævnets foranledning.

Skadekonsulenten anmodede herefter klageren om at indsende samtykke, oplysninger på selve skadestedet og uheldsforløbet, hvilket klageren besvarede. Mailen med bilag er fremlagt som bilag 5. Bilagene til mailen er fremlagt som henholdsvis bilag 5-1, 5-2 og 5-3.

Herefter forelagde selskabet klagerens beskrivelser af skadesforløbet for DanCrash.

Skadekonsulenten undersøgte skadestedet og på denne baggrund foretog skadekonsulenten (K) endnu et interview med klageren (FT) den 2. marts 2023. Her foregik følgende samtale:

FT: 'Jeg har forklaret, at jeg har ramt autoværnet første gang, kører videre. udenom de andre rådyr og til allersidst kommer jeg hen til flere dyr på vejen. Kommer i uønsket skridspor, mister herredømmet og rammer det sidste autoværn. Jeg har ikke bremsset op. Ud fra den tegning I har tegnet, står der, at jeg begyndte at bremse første gang jeg ramte autoværnet. Jeg bremsede og kørte, jeg bremsede ikke for at stoppe.'

K: 'Jeg har svært ved at se, at du har mistet herredømmet, når du har ramt autoværnet med højst 10 km i timen'

FT: 'Jeg ville ikke stoppe første gang jeg ramte autoværnet i en skov helt alene med en masse dyr. Jeg ville ikke have stoppet med det samme.'

Da det fortsat var uklart, hvordan bilen stod placeret i afslutningen af uheldet, bad selskabet klageren om at sende en skitse af dette.

Denne samtale er optaget og kan fremlægges på nævnets anmodning.

Samme dag sendte klageren en skitse over hændelsesforløbet. Mailen er fremlagt som bilag 6. Skitsen er fremlagt som bilag 7.

Ved opfølgende opkald samme dag til klageren bekræftede han, at han så rådyrene første gang ved starten af den røde streg, samt at der var tale om ét langt kørselsforløb på over 150 m., hvor klageren kørte, bremsede og undveg. Klageren oplyste i den forbindelse:

'Jeg stopper ikke op. Jeg bremser, men stopper ikke op jo.'

Denne samtale er optaget og kan fremlægges på nævnets anmodning.

Da DanCrash havde brug for yderligere oplysninger til sagen, anmodede skadekonsulenten klageren om at sende en tegning over hvor bilens endelige placering var på skadestedet. Denne mail fremgår af bilag 8. Klagerens fremsendte tegning er fremlagt som bilag 9.

Dan-Crash konkluderede herefter, at der ikke var belæg for, at kollisionen var sket på en måde, der passede til det overfor selskabet tilkendegivne, i det omfang det var DanCrash bekendt.

Dette var begrundet i:

'Der er ikke overensstemmelse med placeringerne på autoværn nr. 2 og forklaring om én afsluttende kollision med dette.'

'Hvis bilen rammer autoværnet og efterfølgende standser i kollisionen med autoværn nr. 2 ca. 150 m længere fremme, med dokumenterede skader på fronten som følger, forløber der ca. 10 sekunder hvor føreren kunne undgå den sidste kollision ved at øge bremsetrykket.'

Det fremgik desuden af DanCrash rapporten, delkonklusion 1, at de havde forholdt sig de mulige scenarier, der måtte være, hvis føreren af bilen lykkedes at undvige dyrene ved det af føreren oplyste startsted (start af den røde streg) ved 90 km/t uden at han henholdsvis bremsede, bremsede maksimalt, bremsede 50% af det mulige eller bremsede meget let.

Her konkluderede DanCrash at ingen af de ovennævnte scenarier var i overensstemmelse med klagerens forklaring om, at han bremsede i løbet af de tilbagelagt 225 m.

Desuden blev det konkluderet, at klagerens forklaring om sin slutposition ikke stemte overens med, at bilen var blevet frontalskudet.

I delkonklusion 2, blev det konkluderet det, at laksporene på autoværnet og de tilhørende ridser på bilen ikke stemte overens med, at bilen først kolliderede frontalt for herefter at blive flyttet til lakrestmærkerne på samme autoværn længere fremme ud mod vejen. Det var med overvejende sandsynlighed, at disse to afsmitninger ikke var afsat under et og samme forløb.

Slutteligt fremgik det af delkonklusion 3, at hastigheden på bilen medførte, at skaden ikke ville kunne ske uden indgreb fra føreren, således at bilen ramte rundingen på autoværn 2.

DanCrash rapporten er fremlagt som bilag 10.

Herefter afviste skadekonsulenten at dække skaden og oplyste til klageren, at han kunne vælge at hente bilen eller at lade selskabets taksator sælge resterne for ham.

Dette fulgtes op af en skriftligt afgørelse den 29. marts 2023 hvor selskabet afviste at erstatte bilen, da klageren ikke havde sandsynliggjort, at der var indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Afgørelsen er fremlagt som bilag 11.

Klageren gjorde indsigelse overfor afvisning og fremlagde en ny detaljeret forklaring over, hvordan han undveg det første dyr, hvordan bilen slingrede fra den ene til den anden side af vejbanen, samt at han mistede herredømmet over bilen. Klageren forklarede, at han i selve uheldssituationen under mødet med flere dyr, hvor han slingrede frem og tilbage og mistede herredømmet på sin bil, var bange for at stoppe bilen, hvorfor han valgte at fortsætte indtil mødet med autoværn nr. 2.

Denne forklaring med bilag er fremlagt som henholdsvis bilag 12 og bilag 13.

Selskabet forelagde disse oplysninger for DanCrash, der oplyste, at klagerens ændrede oplysninger om skadesforløbet ikke medførte en ændring af deres konklusioner, da bilen blot ville være stoppet på et langt tidligere tidspunkt, og med den følge, at bilen slet ikke ville kunne nå frem til 2. autoværn. Dette er fremlagt som bilag 14.

På denne baggrund fastholdt selskabet klageansvarlige afdeling afvisningen af klagerens krav, hvorefter klageren straks indbragte sin klage for Ankenævn for Forsikring.

Kvalitetsafdelingens svar samt dokumentation er fremlagt som henholdsvis bilag 15 og bilag 16.

Selskabets vurdering

Twisten omhandler, hvorvidt klageren ved sine forklaringer har sandsynliggjort, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed således, at selskabet er erstatningspligtig.

Det følger af betingelsernes pkt. 4.3, at selskabet dækker *'enhver skade på den forsikrede bil samt ved tyveri og røveri...'*

Desuden skal forsikringstager sandsynliggøre og dokumentere sit erstatningskrav jf. betingelsernes pkt. 9.1.

Efter dansk rets almindelige bevisbyrderegler er det den, der rejser et krav mod andre, der skal dokumentere at kravet er berettiget samt sandsynliggøre størrelsen og rigtigheden af sit krav. I relation til krav mod forsikringselskaber er denne regel lovfæstet i Forsikrings-aftalelovens § 22.

Selskabet bemærker, at det er klageren, der i den forbindelse skal kunne sandsynliggøre at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, herunder at sandsynliggøre årsagsrækkefølgen/ kæden, der leder op til skaden. Kan klageren ikke det, er selskabet berettiget til at afvise at dække skaden.

Begge dele følger af almindelige forsikringsretlige principper og er fastsat i righoldig ankenævnspraksis.

Selskabet henviser i denne forbindelse bl.a. til nævnets afgørelser 97944, 97815 og 96898.

Det er selskabets vurdering, at klageren ikke løfter denne bevisbyrde, hvilket medfører at selskabet er berettiget til at afvise at dække skaden på bilen.

Selskabet har for sin afgørelse lagt særlig vægt på DanCrash rapportens hoved-og delkonklusioner samt deres opfølgende svar, samlet og med overvejende sandsynlighed fastsætter, at skaden ikke kan være sket som angivet af klageren, da klagerens forklaring om årsagsrækkefølgen, ikke stemmer overens med de faktiske forhold på skadesstedet og samtidig ikke er fysisk mulig.

Desuden finder selskabet, at det har formodningen imod sig, at en fører af en bil, der naturligt vil have fuld fokus på et - efter klagerens oplysninger - voldsomt biluheldsforløb, i stedet har fokus på, at han er bange, da han befinder sig i en mørk skov med en masse dyr og derfor bevidst vælger ikke at bremse sin bil til fuldt stop allerede første gang det møder et dyr.

Det har ligeledes formodningen imod sig, at en fører efter ovenstående scenarie og på samme baggrund, fastholder at bremse let eller ikke at bremse, efter at have ramt et autoværn flere gange, for derefter skarpt at undvige først et dyr uden at bremse op, for igen derefter at undvige flere dyr uden at bremse op, komme i slinger uden at bremse op, for derefter at skride ud for frontalt at køre ind i næste autoværn og til slut glide med bilen hen til det næste stykke autoværn og her afsætte lakmærker to steder uden at bremse op.

Desuden har selskabet lagt særlig vægt på, at klageren i sin forklaring successivt ændrer forklaring

på en lang række oplysninger, således at de passer bedre til de faktiske forhold, herunder, men ikke begrænset til selve skadestedet og dets omgivelser, fra markområde til skovområde, bilens placering ved endt uheld, der ikke stemmer overens med vejhjælpens oplysninger om placering af bilen, og at bilen længe havde haft problemer med en dyr reparation til følge, til at bilen ikke havde problemer og reparationen havde kostet 2.000 kr.

Det samme gør sig gældende for oplysningerne om, at dyrene hoppede ud foran klageren, til at de stod på vejen på skadestidspunktet. At klageren bremsede, til at klageren bremsede let, til at klageren ikke bremsede, til at klageren igen bremsede let mm.

Selskabet har ligeledes lagt vægt på, at klageren på skadestidspunktet var ejer af tre biler, at klageren havde oplyst, at der var problemer med den skadede bil. Sammenholdt med, at bilens handelsværdi er oplyst til 125.000 kr., medfører det samlet, at klageren havde et økonomisk incitament.

Selskabet fastholder således sin afgørelse.

Skulle nævnet komme frem til, at klageren er berettiget til erstatning, gøres det allerede nu gældende at klageren alene er berettiget til kontanterstatning, da omkostningerne til reparation langt overstiger bilens handelsværdi jf. registreringsafgiftslovens § 7.

Selskabet oplyser at bilen fortsat er i behold. Klageren er blevet anmodet om at afhente bilen, samt tilbudt at selskabet kan hjælpe med at sælge resterne, hvilket klageren har afvist. Selskabet oplyser i den forbindelse, at de omkostninger, der er i forbindelse med opbevaringen påhviler klageren.

Sammenfattende konklusion

Det er således selskabets vurdering, at klageren ikke sandsynliggør, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, hvilket medfører, at selskabet er berettiget til at afvise at dække klagerens tab."

Klageren har i brev af 22/6 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Tryg prøver allerede fra starten af at snyde med at vurdere min bil. Som det kan ses på min police, så er bilen forsikret som en special model som hedder [mærke og model] (Den model er en særlig model som har 220 hestekræfter i forhold til en standard som kun har 193 hestekræfter) og da Tryg skulle sammenligne min bil for at finde prisen på den, vælger de at sammenligne bilen med en helt standard model, som ikke er den samme som min ... model. De modeller som de prøvet at sammenligne med var også alle sammen med automatisk gear, som gør bilen billigere og mindre eftertragtet. Da bilen er en sports bil og ønskes med manuelt gear vil sådan en type bil også være dyre i pris end en bil med automatisk gear! De startede med at vurdere bilen til 105.000,- kr. Da jeg beskrev bilens egenskaber, fastholdte de i sammenligningen af andre biler, men vurderede så bilen til 125.000,- kr. Da jeg ønskede at klage over deres taksering, tilbød de mig at jeg skulle betale 15.000 kr. for at få en ekstern vurdering af om min bil var mere værd, før de vil kunne ændre vurderingen.

(Se vedhæftet fil: taksator vurdering1, taksator vurdering1,1, taksator vurdering1,2, taksator vurdering1,3, taksator vurdering1,4, taksator vurdering1,5 og taksator vurdering2)

Jeg valgte blot at acceptere deres bud og gøre sagen færdig. Herefter fik jeg en afgørelse om, at sagen er slut og at jeg skulle aflevere mine bilnøgler og registreringsattest på værkstedet, hvor bilen stod. (Se vedhæftet fil: endelig taksator vurdering3- Tryg Forsikring 15-2-2023.pdf og Erklæring om at de vil erstatte bilen 21-2-2023.pdf)

Efterfølgende blev jeg afhørt af en kvinde, som spurgte om jeg kunne beskrive uheldet meget kort. Jeg forklarede, at jeg havde ramt autoværnet og havde forsat, hvorefter jeg mistede herredømmet over bilen og til sidst ramte autoværnets hjørne, hvor jeg kom til fuldt stop. Jeg har aldrig sagt, at jeg ikke kunne huske, hvor jeg havde været, hvornår jeg kørte derfra, hvornår bilen blev hentet fra skadestedet, hvor lang tid jeg havde kørt inden skaden, som Tryg påstår. Jeg har derimod sagt, at jeg ikke kan huske det præcise tidspunkt, men det cirka var de angivet tidspunkter. Efterfølgende ringede en mand, som sagen var overgået til. Han spurgte, om jeg kunne forklare uheldet nærmere. Jeg har ikke på noget som helst tidspunkt nægtet at forklare, hvordan uheldet var sket, men derimod var blevet frustreret over, at selskabet blev ved med at afhøre mig, når kvinden jeg snakkede med i starten, sagde at de kun vil vide, hvor bilen stod, og hvordan ulykken var sket. Det udviklede sig til en afhøring om hvordan uheldet præcist var sket, og hvordan jeg kunne ramme autoværnet flere gange. (Se vedhæftet fil: efterforskning 23-2-2023.pdf)

Jeg har ikke på noget tidspunkt ændret min forklaring, som de påstår. Jeg har forklaret uheldet mere præcist og prøvet at gøre forløbet klart. Det kan ses i den første tegning hvor skadekonsulenten bad mig om at tegne på et kort, hvordan forløbet forgik, og jeg tegnede det klart, at jeg slingrede fra side til side af vejbanen, før jeg mistede herredømmet over bilen. Det har de fuldstændigt set bort fra i rekonstruktionen af ulykken.

Udover at afhører mig for enhver detalje om uheldet begyndte skadekonsulenten at spørge ind til nogle meget mærkelige spørgsmål, fx hvorfor jeg havde andre biler, hvor de andre biler var forsikret, hvad jeg tidligere har haft af reparationer på min bil, hvor henne min bil var blevet lavet, hvornår bilen var blevet hentet fra ulykke stedet. (Selvom de selv burde kunne se det, da det er deres egen vejhjælp som hentet bilen. (Se vedhæftet billede: Skærbillede 2023-05-31 kl. 21.56.10.png) (Bilen blev hentet for enden af et skovområde og starten af et markområde som vejhjælpen også kan bekræfte i modsætning til Tryg påstand om at det ikke stemmer overens med vejhjælperes oplysninger om placeringen af bilens afhentnings sted!) og mange flere spørgsmål, som jeg ikke kunne forstå meningen i. Det gjorde mig både frustreret og sur, da jeg ikke mente det var noget i sammenhæng med ulykken.

Jeg prøvede at svare så godt, jeg kunne på alle spørgsmålene, men kan se, at de i deres forklaring ikke har taget alle mine svar med i deres afhøring. De har blot valgt at formulere alle telefonopkald, som om jeg ikke har besvaret deres spørgsmål.

Jeg havde fortalt, at jeg havde andre biler i reserve, som jeg kunne bruge, hvis jeg ikke ville køre i min [bil], som kun havde 2 sæder og var en upraktisk bil, der også var tunet og baghjuls trukket bil, som gjorde den mere farlig at køre i, hvis det er dårligt vejr for eksempel. Jeg brugte også andre biler, hvis [bilen] gik i stykker. Det skete nogle gange, da bilen både var gammel og tunet! Det har Tryg oversat til, at jeg skulle have ændret på min forklaring! Tryg fortæller også, at jeg har ændret min forklaring om hvornår bilen blev hentet fra ulykke stedet anden gang de snakker med mig. Jeg vil understrege, at jeg ikke har ændret min forklaring. Jeg har sagt, at jeg tror det var cirka

en halv time efter ulykken, uden at vide det. Jeg har på intet tidspunkt sagt et helt konkret tidspunkt for hvornår bilen er blevet hentet.

Derfor vil jeg bede jer anmode om de optagelser, så det kan endeligt bekræftes hvad der er sagt.

I forhold til bilens stand, har jeg oplyst at bilen lige havde været hos en mekaniker, og at de ikke kunne reparere bilen efter at have sat en helt ny generator på bilen. Jeg har også oplyst, at Tryg vejhjælp efter 3 måneder havde hjulpet mig med at flytte bilen fra den mekaniker til en anden specialist mekaniker, som fandt ud af at det blot var en ledning som var skyld i at bilen ikke virkede. Specialistens arbejde har jeg ikke nogen kvittering på, men jeg har en sms-korrespondance, hvoraf det fremgår at han havde repareret bilen.

Jeg har selvfølgelig også en kvittering på at have købt en ny generator fra [bilmærke] forhandleren. Tryg har selv en historik på denne hændelse og de har endda også selv kontaktet den første mekaniker som indrømmede, at ikke kunne reparere bilen. Det var derfor bilen blev flyttet til den anden specialist mekaniker. Det er således heller ikke korrekt, at jeg ikke havde brugt en masse penge og energi på den reparation. Alene generatoren havde kostet mig 2.500 kr. plus den første mekanikers arbejds løn og bagefter den anden mekanikers løn som var på 2.000 kr.! Dette kan som sagt bevises og dokumenteres og det er også blot en anden grund til at vide at Tryg decideret lyver i denne sag!

Da sagen blev videresendt til Trygs kvalitetsafdeling, forklarede jeg igen, at de ikke havde taget i betragtning i deres vurdering af sagen nogle meget vigtige oplysninger som var helt afgørende, fx som at jeg ikke prøvet at stoppe op, men blot bremsede lidt og trådte på speederen igen for at forsætte eller at jeg ikke gjorde hvad der er beskrevet i Dan-crash's rekonstruktion, som blot var at jeg kører ligeud og slet ikke havde slingret fra side til side, men de mente ikke at der var grund til at lave undersøgelsen igen. (Se vedhæftet fil: afgørelse fra kvalitet afdeling2.pdf og afgørelse fra kvalitet afdeling.pdf). Tryg mente, at det var meget unormalt, at man ikke stopper op for at se skaderne på sin bil, selvom det er ude i en skov, hvor det er ved at blive mørkt og at der er vilde dyr på kørebanen! Ingen kunne være bange for at stige ud af sin bil i en skov selvom man lige var mødt på vilde dyr som går rundt på vejbanen ifølge Tryg's mening! Se vedhæftet fil: Svar fra Kvalitet.pdf

Dan-crash har prøvet at rekonstruere forløbet uden at tage stilling til meget afgørende fakta! Fx har hele rekonstruktionen bygget på at min bil er en [bilmærke og model] og ikke en [samme bilmærke, anden model]. Det lader til, at de ikke er blevet oplyst om, at bilen ikke er en standardbil, og at det

er en ... model som vil ændre på forløbet da den har flere kræfter og kommer hurtigere op i fart. De har heller ikke taget i betragtning, at bilen ikke kørte med åbent tag, som gør at bilen har helt andre køreegenskaber, end hvis den havde kørt med lukket tag! Bilen begrænser sine kræfter og køreegenskaber, når den kører med åbent tag.

At bilen er sænket med 40mm både foran og bagved som også er en afgørende detalje, da det ændrer bilens køreevner. Dette er heller ikke inddraget ved vurderingen. Læs om hvad sænkning af bilen gør her: [\[link\]](#)

De har heller ikke inddraget, at min bil har størrelse 255/30-18 baghjul og 225/35-18 forhjul, altså bredere baghjul end forhjul og større end en standardmodel. En standardmodel kører med meget mindre hjulstørrelse, nemlig 205/60-15 både på forhjul og baghjul! Hjulene på min bil er således

væsentligt anderledes fra en standardmodel, hvilket er en afgørende detalje for bilens køreegenskaber! Læs mere om hvad bredere baghjul gør ved bilen her: [\[link\]](#)

Så er min bil også udstyret med 10mm spacer på hvert af baghjulene, som ændrer på aksels længde. Dette er også en afgørende faktor for bilens køreegenskaber! Læs mere om hvad spacer gør ved bilens køreegenskaber her: [\[link\]](#)

Se flere oplysninger om en standard [\[bilmærke og model\]](#) standardmodel kan ses her: [\[link\]](#)

Faktuelle oplysninger om forskellen på min og en standardmodel, kan min bil blot undersøges for!

Herudover har de ikke taget i betragtning, at det havde regnet dagen før uheldet skete, og at kørebanen også har været delvis våd og glat. Det er en stor kontrast til rapporten, hvor det fremgår, at det var helt tørt.

Min slutposition stemmer heller ikke overens med det, som fremgår af Dan-crashs rapport. Jeg har derfor søgt vidner til ulykken, som kan bekræfte at der er væsentlige uoverensstemmelser mellem rapporten og virkeligheden. Jeg har været så heldig at finde en person, som har bevidnet ulykken, og han bekræfter, at bilen stod, som jeg har beskrevet. Vidnet har lavet en vidneerklæring, som jeg har vedhæftet. (Se vedhæftet billede: Vidne erklæring.jpeg)

Vidnet har jeg fundet ved at lave et Facebook opslag som jeg har delt den i diverse grupper og der har vedkommende set opslaget og vi har snakket efterfølgende sammen hvor han beskriver at have set at bilen slingrede, da han kørte bagved og til sidst hvor han kørte forbi, hvor bilen holder med siden ind imod autoværnet som jeg har beskrevet overfor Tryg!

Vidnet hedder ... og har mailadresse: ... og telefon nummer ...

Alene det at hele min bils undervogn er meget anderledes end hvad en standardmodel er, som Dan-crash har gået ud fra, gør resultatet meget usandsynlig fra virkeligheden og upræcis!

Alt i alt, så er Dan-crash's rekonstruktion meget ukorrekt og slet ikke retvisende for hvordan ulykken kunne have været forgået! På baggrund af det forklarede ovenfor, mener jeg, at Trygs afvisning på baggrund af rapporten fra Dan-crash rapport bør være ugyldig.

Tryg mener også at jeg skulle have et økonomisk incitament i at ødelægge min bil. Jeg har kendt bilen i 18 år før jeg købte bilen fra tidligere ejer og så har jeg haft denne bil i mere end 5 år, hvor jeg har brugt en masse penge på at bygge bilen som jeg har altid har drømt om og jeg har på intet tidspunkt tænkt mig at skulle af med den! Det er også derfor jeg har bedt om at få bilen repareret til at starte med! Dette er en ubegrundet anklage, Tryg kommer med for at mistænkeliggøre mig.

Efter jeg har modtaget Tryg forsikrings afvisning for erstatning, har jeg selvfølgelig gået med tanker om at selv betale for at repareret min bil, men Tryg forsikring har blokeret min bil og hævet bilens registreringsafgift. Bilen nu er meldt som totalskadet, og der skal nu betales ny afgift for at få bilen på dansk nummerplade igen. Tryg forsikring afviser endda også at fjerne deres blokering, selvom jeg har fået bekræftet fra SKAT, at det kun er Tryg selskabet som kan fjerne denne blokering (Se vedhæftet fil: De ikke vil fjerne blockring.pdf og De ikke vil fjerne blockring2.pdf).

Det er mig helt uforståeligt, at forsikringsselskabet kan tillade sig både at nægte mig erstatningen, modtage tilbagebetalingen for registreringsafgiften, nægte at hæve blokering og således efterlade mig i en værre situation end hvis jeg ikke havde haft forsikring. De har de facto givet mig en ekstra udgift i kraft af, at jeg nu også skal betale for afgift til bilen igen, hvis den skal repareres.

Jeg synes det er meget grotesk at dette forsikringsselskab kan behandle sine kunder på den måde og blot afvise kunden på baggrund af nogle undersøgelser som de selv har fået fabrikeret af deres afhængige partner som er de eneste i hele Danmark der kan lave undersøgelser af denne slags! DanCrash har kun forsikringsselskaber som kunder og de er selvfølgelig interesseret i at sagen falder til forsikringsselskaberne fordele, da de er 100% afhængige af deres samarbejde!

Jeg mener helt klart at jeg har løftet bevisbyrden med alle de dokumenter jeg har fremvist for Tryg og der er også helt tydelige spor af ulykken på ulykken stedet som beviser at det skulle have forgået som jeg har beskrevet! Tryg forsikring som ejer FDM har tidligere også været i programmet ... som har afsløret at de bevist prøver at undgå at betale erstatninger for ulykker da mange blot giver op uden en kamp i retssystemet! Og dermed kan Tryg forsikring spare en hel del! Det kan også ses på deres Trustpilot anmeldelser som viser et tydeligt billede af dette selskab der altid vil gøre sit bedste for at undgå at yde en erstatning som de har pligt til!

Jeg håber, at nærværende skrivelse gør de faktuelle omstændigheder klare, og at I på denne baggrund kan træffe en mere korrekt afgørelse."

Selskabet har i brev af 19/7 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Klageren har fremsat påstand om, at selskabet har afgivet dækningstilsagn og som dokumentation for dette, har klageren fremlagt bilag 'endelig taksator vurdering 3- Tryg Forsikring 15- 2-2023' og 'Erklæring om at de vil erstatte bilen 21-2-2023'.

Klageren har fremsat påstand om, at bilens handelsværdi er sat for lavt, og at selskabet uberettiget har totalskadeblokeret bilen og i den forbindelse fået uberettiget vinding ved at beholde den af staten udbetalte registreringsafgift, der var indeholdt i bilen. Samtidig har dette medført, at klageren får en ekstraomkostning i form af ny registreringsafgift ifm. genopbygning af bilen.

Klageren har fremlagt et uvildigt vidneudsagn og anmodet om lydoptagelser af alle samtaler selskabet har refereret til.

Klageren har fremsat påstand om, at selskabet og DanCrash i deres vurdering ikke har medtaget bilens beskaffenhed, hvorfor konklusionerne i denne ikke er korrekt.

Påstand om dækningstilsagn

Det fremgår af klagerens bilag 'endelig taksator vurdering 3- Tryg Forsikring 15-2-2023' at bilen er totalskadet og at:

'Fastsættelse af handelsværdien

Erstatningen fastsættes, som beskrevet i betingelserne for din forsikring

...

Handelsværdien på din bil er fastsat til 110.000.- + fælde 15.000.- i alt kr.

125.000.- Ud fra markedsanalyse kan jeg ikke se at bilen skal koste mere, derfor fastholder jeg denne. Der er eftermonteret en anden kompressor, (Kleemann) dette gør ikke bilen til en Kleemann model, da det kun er denne som er opgrader.'

Samt:

'... Herefter tager skadeafdelingen stilling til sagen og fastsætter den endelige erstatning'.

Af klagerens bilag 'Erklæring om at de vil erstatte bilen 21-2-2023' fremgår det alene, at bilens motorkøretøjsforsikring stopper den 17. februar 2023 idet den var blevet afmeldt af DMR grundet totalskaden.

Af klagerens bilag 'taksators vurdering1 – Tryg Forsikring 25-1-2023' fremgår det at taksator har taget forbehold ved at oplyse til klageren, at han videregiver:

'sagen til vores skadeafdelingen, som vil tage stilling til det videre forløb'

Det fremgår således ikke af klagerens dokumentation, at selskabet skulle have afgivet et dækningstilsagn, hvilket selskabet i øvrigt afviser.

Bilens handelsværdi & totalskadeblokeringen

I henhold til ovenstående og klagerens egne oplysninger er bilens værdi fastsat til 110.000 kr. + 15.000 kr. for fælgene. Samlet 125.000 kr. Dette fremgår ligeledes af taksatorrapporten, der er fremlagt som bilag 2.

Klageren har oplyst at have accepteret denne værdifastsættelse.

Taksator har begrundet prisen og fremsendt dokumentation for denne vurdering samt tilbagevist klagerens krav under henvisning til, at de biler, som klageren har henvist til, ikke er tilsvarende klagerens bil.

Dette har klageren fremlagt som bilag 'taksator vurdering2- Tryg Forsikring 7-2-2023' samt de fem bilag: 'Taksatorvurdering1,1-1,5- Tryg Forsikring'.

Selskabet er forpligtet til på vegne af skat at registrere bilen som totalskadet og inddrage bilens nummerplader, hvis omkostningerne til genopbygning overstiger 75% af bilens handelsværdi jf. registreringsafgiftslovens § 7.

Dette gør sig ligeledes gældende, selvom skaden ikke bliver erstattet af selskabet jf. bekendtgørelse

nr. 1030 af 25/05/2021 om registreringsafgift § 20.

Det er selskabet, der opgør handelsværdien, der er fastsat til genanskaffelsesprisen for tilsvarende

motorkøretøjer, inkl. afgift, umiddelbart før uheldet under hensyn til alder, antal kørte kilometer, vedligeholdelsesstand og slitage jf. registreringsafgiftslovens § 7, stk. 2 samt størrelsen af udgifterne til udbedring, hvor disse skal opgøres på baggrund af bruttopriser på nye reservedele jf. registreringsafgiftslovens § 7 stk. 3. Begge desuden jf. bekendtgørelse nr. 1030 af 25/05/2021 om registreringsafgift § 19, stk. 2.

Taksatorrapporten er udfærdiget i branchens rapportssystem – Autotaks – som anvender brutto-priser knyttet til den faktisk vurderede bils reservedele og som er anvendte af branchen generelt.

Når bilen bliver meldt totalskadet, mister den sin identitet, hvorefter der ikke længere er mulighed

for at få tilbagebetalt registreringsafgift. Dette følger af registreringsafgiftslovens § 7b, stk. 4, nr. 1, jf. § 1, stk. 3, og nr. 2.

Efter dansk rets almindelige bevisbyrde regler er det den, der rejser et krav mod andre, der skal dokumentere at kravet er berettiget samt sandsynliggøre størrelsen og rigtigheden af sit krav. I relation til krav mod forsikringsselskaber er denne regel lovfæstet i forsikringsaftalelovens § 22.

Klageren har ikke fremlagt yderligere dokumentation for sin påstand om, at handelsværdien er sat for lavt. Desuden har klageren accepteret denne værdifastsættelse. Klageren løfter således ikke sin bevisbyrde for, at bilens handelsværdi skal være højere end den af selskabets taksator fastsatte værdi.

Da omkostningerne til udbedring af skaden på bilen overstiger bilens værdi, er det selskabet vurdering, at bilen er meldt totalskadet på korrekt grundlag, selskabet har desuden ikke fået udbetalt registreringsafgift og tilbageholdt denne som påstået af klageren, og bilens handelsværdi er korrekt fastsat af taksator.

Vidneudsagnet

Klageren har fremlagt et underskrevet vidneudsagn uden angivelse af, navn på vidnet på det underskrevne vidneudsagn. Klageren har oplyst navn og telefonnummer på vidnet i sit svarskrift.

Vidneudsagnet er indhentet mere end 5 måneder efter skaden skete og således ikke i tidsnær relation til skaden, som skete den 21. januar 2023.

Af vidneudsagnet fremgår det, at vidnet:

'...kommer kørende på vej mod ... ca. kl. 16:45 hvor jeg ser en bil forude som bevæger baglygterne mærkeligt på vej. Jeg sætter farten ned og kører forsigtigt forbi bilen som holder på højre side af vejen mod ... og bemærker en person sidder i bilen. jeg kunne umiddelbart ikke se nogen skader på daværende tidspunkt da bilen holdte med højre side ind mod autoværnet. Da det hele så fredeligt ud valgte jeg blot at fortsætte'

Det kan således lægges til grund, at vidnet først er ankommet til stedet efter selve uheldet og således ikke har set det ske.

Vidneudsagnet bør af ovenstående grunde skal tillægges begrænset bevismæssig værdi?

DanCrashrapporten

Klageren har fremsat påstand om, at DanCrash i sin rapport ikke har taget højde for, at bilen har en indretning og beskafterhed der medfører, at den reagerer anderledes end beskrevet i rapporten, hvorfor dennes konklusioner ikke kan lægges til grund.

Det skal dog allerede her fastsættes, at klagerens bil ikke er en ... model som påstået, men at den har en eftermonteret ... kompressor, jf. ovenstående under Påstand om dækningstilsagn.

Desuden har selskabet oplyst DanCrash om bilens registreringsnummer samt angivelse af, at klagerens bil er en [mærke, model og specifikationer]. Fra 1997.
Denne mail er fremlagt som bilag 17.

Selskabet har anmodet DanCrash om at forholde sig til klagerens oplysninger om bilens indretning og beskaffenhed. Grundet ferie forventer selskabet at kunne eftersende disse oplysninger ultimo august 2023.

Selskabet uploader de anmodede samtaler til sagen.

Selskabet fastholder sin afgørelse i det fulde."

Til dette har klageren fremsendt brev af 30/7 2023, hvori det bl.a. er anført:

" Tryg afviser at have angivet et dækningstilsagn, men det passer ikke!

På en mail fra deres overtaksator ... (Se vedhæftet fil: Gmail - Vedr. skade_ 820 - 10327009 21- 01- 2023 1 KBI - CX86579.pdf) står der tydeligt at 'Du accepterer den fastsatte handelsværdi ved at besvare denne mail. Herefter tager skadeafdelingen stilling til sagen og fastsætter den endelige erstatning. Hvis du fx har en selvrisiko, bliver den trukket fra, og hvis der fx er restgæld i bilen til en panthaver, er vi forpligtet til at indfri dette beløb først. Vi skal bruge dine kontooplysninger for at kunne udbetale erstatningen. Jeg skal derfor også bede dig vende tilbage med kontooplysninger.'

'Når du får udbetalt kontant erstatning for din bil, tilhører bilen os. Vi sørger for at afmelde bilens nummerplader og for at bortskaffe bilen. For at kunne gøre dette, skal vi bruge den originale registreringsattest, hvis du ikke allerede har afleveret den. Du kan aflevere den på værkstedet eller sende den ind til os med anbefalet post.'

Dvs at de vil videre sende sagen som skulle erstattes, men vil blot sikre at selvrisiko og restgæld trækkes fra først! Der står ikke at sagen skulle videre til nærmere undersøgelse!

Udover det skriver de også at 'Når du får udbetalt kontant erstatning for din bil, tilhører bilen os'. Altså når jeg får udbetalt erstatningen vil bilen tilhøre tryg, ergo at det var bestemt at jeg skulle have en erstatning! Så skriver de også 'Vi sørger for at afmelde bilens nummerplader og for at bortskaffe bilen' som skulle være gjort efter de havde udbetalt erstatningen og ikke før da bilen ikke tilhører Tryg før de har udbetalt erstatningen!

Derfor mener jeg stadig at de har gjort det indtryk at sagen var afsluttet og erstatningen kun manglede at blive udbetalt og dermed vil jeg fastholde min påstand om at de har accepteret skaden og derfor får lov at afmelde bilen og trække afgiften fra bilen efter jeg havde afleveret både nøgler og reg. Attest!

Med hensyn til bilen pris fastsættelse er den på ingen måde fastsat som en tilsvarende bil! Tryg mener åbenbart stadig ikke at dette er en ... model og at de kan sammenligne den med en helt standard bil! Da jeg fik forsikret bilen til at starte med, fik jeg min police på bilen hvor det stod som ekstra udstyr for 210.000kr at bilen havde fået eftermonteret diverse (Se filen: police 1.pdf)!

Da jeg gjorde Tryg opmærksom på at det var vigtigt at det stod korrekt med hensyn til både bilens hestekræfter og udstyr, fik jeg en ny police hvor det tydeligt stod at bilen havde flere hestekræfter end en standard model og at bilen var udstyret med i alt 210.000kr ekstra udstyr! (Se filen: police 2.pdf)

En [bilmærke og model] kan ikke tunes eller gøres mere til en ... model end hvad min er! Derfor ... har anerkendt bilen og monteret deres ... skilt på bilen! Jeg har selv fået bilen målt og tjekket efter, hvor det kan ses at bilen har 220 hestekræfter i forhold til en standard model som kun har 193 hestekræfter. (Se billed: IMG_5800.JPG)

Derfor betragtes denne bil som en ... model! (Se billede: 364541343_950265426258635_2114004582010197415_n.jpg). Dette mærke sidder ikke på en standard model, men kun på en ... model og det er heller ikke noget som kan eftermonteret af andre end ... dem selv!

Det virker meget uprofessionelt at [navn] Jurist fra Tryg i denne sag bliver ved med at benægte at bilen skulle være en ... model og at deres vurdering er korrekt! Det siger også bare om hvor lidt de kender til sådan en type bil og hvor meget de lyver for at undgå deres erstatningspligt i denne sag!

Udover det så er det ifølge loven at forsikringsselskabet skal erstatte med en tilsvarende bil og ikke en som minder om den! Altså en bil som har det samme udstyr og samme kvalifikationer som bilen de skal erstatte! Altså de burde i det mindste sammenligne en [bilmærke og model] med ... tunet kompressor! Men Tryg har blot sammenlignet min bil med en standard [bilmærke og model]!

Og jeg har kun accepteret Trygs bud, grundet at jeg ikke fik andre muligheder end at enten betale 15.000 kr. ekstra for en ekstern vurdering. Da jeg ikke ønsket at betale for en ekstern vurdering og blot ville have sagen afsluttet var jeg nødsaget til at acceptere denne vurdering om 125.000 kr!

Vidneudsagnet bliver også afvist af Tryg selvom det er helt tydeligt at vidnet har set ulykken! Jeg har personligt snakket med vedkommende om sagen og han forklarede at han kørte bagved mig på givende tidspunkt i ulykken og havde set at bilen bevæger sig mærkeligt på vejen! Og at vedkommende havde set at bilens slut position var at bilen stod med siden ind mod autoværnet i modsætning til Dancrash's rekonstruktion hvor bilens slut position skulle være med fronten ind mod autoværnet! Det er nok den vigtigste pointe i vidneudsagnet at vedkommende kan bekræfte at have set bilens sidste position, da Tryg ikke mener at dette kunne være sket ifølge DanCrash's rekonstruktion af ulykken! Og selvfølgelig også at bilen svinger fra side til side som de heller ikke mener kan lade sig gøre!

Tryg skriver også kan vidneudsagnet først kommer nu efter 5 måneder for ulykken og ikke er tidsnær relation til skaden! Det ville være mærkeligt hvis en person ser en ulykke og kun 5 måneder efter skulle glemme alt om den ulykke! Derfor mener jeg igen at Tryg blot skriver sådan noget for at undgå deres erstatnings pligt!

Vidnet som har skrevet den vidneerklæring er ikke uddannet jurist eller advokat og derfor ved ikke hvordan man skriver sådan en vidneerklæring så hvis han ikke har skrevet sit navn på selve erklæringen så er det fordi han ikke har tænkt mere over det! Jeg har også nævnt både hans navn, mailadresse og telefon nummer i mit tidligere svarskrift!

Da Tryg skulle have DanCrash til at lave en rekonstruktion af ulykken var der på intet tidspunkt nogen som helst der har spurgt mig ind til hvad der skulle lægges vægt på for at kunne lave en korrekt rekonstruktion.

Tryg bad min kun om at beskrive hvor og hvordan ulykken var sket! De selv havde sendt billeder af bilen og selv havde kontaktet DanCrash som har lavet denne rekonstruktion ud fra hvad Tryg havde beskrevet for dem!

Så når ... Jurist fra Tryg i denne sag skriver at 'Selskabet har anmodet DanCrash om at forholde sig til klagerens oplysninger om bilens indretning og beskaffenhed.' er det direkte løgn!

Da min bil er en import fra [land] står der ikke noget som helst om bilens egenskaber hos skat! Det har jeg også forklaret Tryg dengang jeg fik forsikret bilen! Der står ikke noget som helst om at bilen er tunet af ... fordi den ikke overstiger grænsen som er 25% som udløser en større afgift! Så når de sender skats oplysninger til DanCrash, så har DanCrash intet at gå efter! Altså der står ikke at bilen er sænket, med bredere fælge, kører med hjul spacer eller at den skulle have 220 hestekræfter! Se vedhæftet filer: Vis køretøj - DMR Kerne.pdf og Vis køretøj - DMR Kerne2.pdf

Udover de tidligere fremsendte oplysninger af min bil så kan jeg også se at Tryg har skrevet at min bil skulle være med automatisk gear. Det passer heller ikke! Min er med manuelt gear!

Jeg står stadig fast i at Trygs grundlag for afvisningen som er rekonstruktionen af ulykken er meget ukorrekt og misvisende og hele denne afvisning er en prøve på at slippe fra deres erstatningspligt!

Tryg skriver at 'Selskabet har anmodet DanCrash om at forholde sig til klagerens oplysninger om bilens indretning og beskaffenhed.' og at 'Grundet ferie forventer selskabet at kunne eftersende disse oplysninger ultimo august 2023'. Da Tryg ikke har gjort sit arbejde korrekt inden de afviser denne sag, mener jeg heller ikke at de nu skal prøve at rette op på deres rekonstruktion og at jeg skal vente på at de kommer hjem fra ferie før de kan sende sagen igen til DanCrash!

Denne sag har allerede nu stået på alt for længe og Tryg har indtil videre kun trukket den i lange drag ved at vente til sidste øjeblik med at svare på denne afhøring og blot at benægte ethvert bevis.

Jeg vil ikke vente på de kommer hjem fra ferie eller noget som helst andet! Denne sag en kæmpe byrde for mig da min bil nu står hjemme hvor jeg skal kigge på bilen hver eneste dag og blive mindet om denne ulykke! Det har givet mig et traume og stress som fylder meget i min daglig dag. Jeg vil blot have ankenævnets afgørelse så jeg kan komme videre i livet!

Med dette håber jeg i snart kan komme til en afgørelse hurtigst muligt!"

Hertil har selskabet i meddelelse af 2/8 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Selskabet bemærker, at det har forsøgt at imødekomme klageren ved at fremsende de delvist nye tekniske oplysninger på bilen til teknisk revurdering.

Ankenævnet for Forsikring

17.

99780

Disse oplysninger er vigtige for forståelse af selve uheldet, og er ikke taget i betragtning i selskabets afgørelse jf. klageren. Denne anmodning er iværksat og afventer DanCrash' svar. Klageren har i øvrigt ikke fremlagt dokumentation for disse oplysninger.

Nu har klageren oplyst, at han ikke ønsker, at sagen afventer denne revurdering.

Selskabet lægger dette til grund, hvilket må være til processuel skadevirkning for klageren.

Klageren har i øvrigt ikke fremlagt nye oplysninger til sagen og på denne baggrund kan sagen allerede nu fremmes til nævnsbehandling, Selskabet overlader til nævnet at vurdere om den iværksatte indhentelse af tillægsrapport fra DanCrash på dette grundlag bør indgå i sagen eller ej."

Heroverfor har klageren i brev af 10/8 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Endnu engang beder Tryg om dokumentation på mine udtagelser da Tryg tror at alle mennesker er som dem selv og lyver for at få medhold i sin sag! Derfor har jeg uploadet billeder af hjul størrelse, af spacerne som sidder på baghjulene, af det manuelle gear bilen er født med og til sidst af selve bilens højde som vil kunne vise højdeforskellen hvis man sammenligner med en standard model.

Billede af hjul størrelse på forhjulene (225/40-18):

364259694_2074170982931146_5718714466358016371_n.jpg

Billede af hjul størrelse på baghjulene (255/35-18):

365471900_255860500630211_8681755686412927582_n.jpg

Billede af både højre og venstre hjul spacer på baghjul:

364780713_3607681802809489_7537528884524509073_n.jpg og

364823063_823355729372722_3846295621965652593_n.jpg

Billeder med en tommestok af højden på foran (65cm) og bagved (60cm):

363890751_993369108511008_2390863284042663697_n.jpg og

364977081_815120573357513_90883582908009398_n.jpg

Billeder af det manuelle gear: 363858191_1238279123514269_5886491216093817131_n.jpg og

365379280_832514031838406_228087766327778591_n.jpg

Det er i det hele taget forsikrings pligt at sørge for at de korrekte oplysninger er sendt til en rekonstruktions virksomhed inden forsikringen kommer med en afgørelse som er lagt til grund ud fra ulykke rekonstruktions rapport! Ud fra de breve jeg havde modtaget fra Tryg, havde jeg den opfattelse af at bilen i sig selv var blevet sendt til DanCrash for at blive undersøgt, men i selve rapporten kan jeg slet ikke se nogen bemærkninger af hvad der er fortaget af ændringer på min bil! Og da jeg gør dem opmærksom på at hele forløbet i rapporten er forkert, tager Tryg ikke hensyn til dette! De tager ikke engang hensyn til at bilen er udstyret med flere hestekræfter selvom det endda står i policen og heller ikke engang at så simpel en detalje som at bilen er med manuelt gear er med i rapporten! I det hele taget er det som sagt før at DanCrash bygger hele rekonstruktionen på meget få oplysninger og uden at spørge eller sikre sig korrekte oplysninger til den gi-

vende sag! Det er meget misvisende og absolut amatøragtigt at sådan en virksomhed skal kunne rekonstruere en ulykke! Jeg må igen henvise til ... dokumentar om præcis DanCrash der bliver bevist at være meget dårlige til at rekonstruere ulykker til fordel for forsikringsselskaberne som eksempelvis Tryg der bruger Dan-crash's rapport til at afvise folk for deres erstatnings ret! I programmet havde de involveret personer både en person skade og en bil skade hvor DanCrash prøver at rekonstruere ulykkerne og den ene ulykke var også optaget på video, hvor det ses tydeligt at rekonstruktionen og virkeligheden er meget langt fra hinanden. Det beviser blot hvor dårligt og misvisende disse rapporter enlig er og derfor jeg ikke mener det er et grundlag for at afvise et erstatnings pligt! Der er både sendt en USB til Anke nævnet og til Tryg forsikring med en privat optagelse af dette program!

Igen anklager ... fra Tryg mig for noget som slet ikke passer! Jeg har på intet tidspunkt nægtet at sagen skal undersøges nærmere eller nægtet at samarbejde, men siden sagen er afsluttet og en tydelig afgørelse er udstedt fra Tryg er det ikke længere en sag som igen skal til vurdering hos Tryg, mener jeg og derfor den er nu fremlagt for Anke nævnet for en retfærdig vurdering som burde afgøres indenfor en kort tidsramme! Det er alt for længe jeg har ventet på min erstatning og synes ikke jeg skal vente mere når jeg allerede har været så tålmodig med Tryg og givet efter alle deres undersøgelser!

I det hele taget er der helt tydelige spor af ulykken på ulykke stedet som tegner et klar billede af at der er sket en ulykke med min bil på stedet og da jeg har betalt netop et forsikringsselskab for at være fuldt forsikret hvis uheldet er ude, kan jeg stadig ikke forstå hvordan de kan afvise at skulle have et erstatningspligt grundet en rekonstruktions rapport som skulle være mere korrekt og mere troværdig end mig selv som har været i selve ulykken. Da jeg dengang skiftede til Tryg forsikring havde de overhoved ikke noget imod at forsikre min bil som en special model og tager gerne ekstra betaling for det, men nu når uheldet er sket så nægter Tryg alt og gøre deres bedste for at slippe for den erstatning! Det er nok det mest usle og forfærdelige jeg nogensinde har oplevet!

Jeg vil derfor appellere til Anke nævnet at vurdere denne sags helhed og træffe en korrekt vurdering af denne sag."

Selskabet har herefter i brev af 29/8 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Selskabet har modtaget svar fra DanCrash, der forholder sig til de oplysninger, som klageren har fremført i sit svarskrift af 31. juli 2023.

Selskabet bemærker, at DanCrash har konstateret, at de oplysninger, som klageren har fremført ikke ændrer ved deres vurdering og fastholder, at skaderne med overvejende sandsynlighed ikke er opstået i et og samme kørselsforløb, som oplyst af klageren.

DanCrash's uddybende svar er fremlagt som bilag 18 og billedet, der er vedlagt mailen fra DanCrash er vedlagt som bilag 19.

Klageren har fremført, at der er tydelige spor af ulykke på det oplyste skadessted.

På baggrund af klagerens oplysninger, de faktiske forhold på skadesstedet, DanCrash rapportens hoved-og delkonklusioner samt deres opfølgende svar og efterfølgende uddybende svar, er det fortsat selskabets vurdering at disse samlet og med overvejende sandsynlighed fastsætter, at ska-

den ikke kan være sket som angivet af klageren, hvorfor klageren ikke sandsynliggør, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Selskabet fastholder sin afgørelse i det fulde.

Klagerens oplysninger vedrørende TV-programmet '...', kan ikke føre til et andet resultat."

Klageren har i brev af 30/8 2023 bl.a. anført:

"Når der argumenteres for våd/fugtig forhold er det i forbindelse med jeg kører ud i græsset/rabatten hvor der er så glat at når bilen første gang rammer autoværnet bliver den skubbet ud mod vejen igen og først når venstre forhjul kommer ud på vejen igen tager bilen fat og kører ind igen med højre side mod autoværnet.

Vejbanen var helt tør i sig selv!

Det har uden tvivl en indflydelse på ulykken om det er en ... model bil, om der er bredere sporvidde

og om bilen er sænket da jeg som tidligere forklaret at jeg både bremser og accelerer igen mellem dyrene jeg kører forbi! Hvis DanCrash virkelig påstår at dette ikke har en stor betydning for bilen køreegenskaber burde det slet ikke kunne vurdere sådan nogen sager. Jeg har på under 2 min fundet flere artikler som forklar den store forskel på bilens køreegenskaber når der sidder brede hjul på bilen i forhold til smalle hjul og har tidligere også sendt en forklaring på hvad forskellen er på en sænket bil. Se vedhæftet fil: Betyder hjulstørrelsen noget_ (Små vs store hjul forklaret) – Auto Care HQ.pdf og Does Wheel Size Matter_ (Small vs Large Wheels Explained) – Auto Care HQ.pdf

DanCrash modsiger sig selv når de påstår at en sænket bil er mere stiv og er helt 'tabt' når den først

kommer i udskridning som netop er grunden til jeg mister herredømmet og rammer det andet autoværn.

Og sænkning af en bil har ligeledes en stor betydning for denne sag da det til at starte med var grunden til afvisningen da de mente at bilen ikke kunne manøvrere som jeg havde beskrevet og at kørselsforløbet var kun ligeud uden nogen form for manøvrering udenom flere dyr.

Igen har jeg bevist med tydelige billeder at der er en sammenhæng mellem de påstået 2 skader på autoværnet! Der er helt tydelige ridser mellem det første ramte område på autoværnet og til det sidste ramte område på autoværnet! Se vedhæftet billeder: billede 3.jpg og billede 4.jpg. Jeg har med pile udpeget ridserne som viser både retningen af bilens kørsel og os at der er ridser mellem de 2 store områder på autoværnet som er blevet ramt!

DanCrash sender sjovt nok heller ikke begge disse billeder som viser begge sider af autoværnet og bekræfter at der er ridser på autoværnet hele vejen fra først ramte punkt og frem til sidst ramte punkt på autoværnet!

Det er åbenbart heller ikke så vigtigt at vise ligesom andre ting der heller ikke er vigtige for dem at tage stilling til da det i sidste ende påviser deres dårlige argumenter.

Som det også kan ses på bilen, så kunne bilen heller ikke engang køre efter ulykken og bekræfter at det hele er sket under 1 og sammen ulykke! Jeg kunne ikke engang styre bilen da jeg prøvede at bakke bilen væk fra autoværnet. Hele bilens styretøj var gået i stykker efter ulykken. Det har jeg også fortalt tryk dengang sagen låg hos dem.

Som jeg også har forklaret, så har jeg bremsede kraftigt og igen accelereret kraftigt før jeg kunne undgå at ramme dyrene. Det er også tydeligt forklaret til konsulenten og os kan bevises ved de optaget telefonopkald mellem mig og Tryks konsulent angående forløbet. DanCrash påstår jeg kun har kørt ligeud og bremsede og ikke accelereret igen, som gør det, at jeg havde så langt et stykke vej til at stoppe inden jeg rammer det andet autoværn.

Det er til at starte med de helt forkerte grund oplysninger DanCrash har bygget rekonstruktionen på og os derfor det ikke passer med at jeg havde 17 sekunder til at standse! Hvis rekonstruktion var bygget på mit udsagn om at jeg har lavet flere undvigemanøvrer vil resultatet også være helt anderledes, men da DanCrash er så elendige som de nu er, så har de ikke engang prøvet at rekonstruere ulykken på de faktiske oplysninger og har oveni købet ikke engang bemærket mange så basale fakta som fx at bilen ikke er en automatisk gear! Derfor vil jeg igen understrege hvor unøjagtig og misvisende DanCrash rapporten er. Det er ifølge DanCrash også kun overvejende sandsynligt at skaden ikke er sket som jeg har beskrevet og ikke engang en sikker oplysning, men det er hvad Tryk mener er sandt da det er til deres fordel!

Det bekræftes også af det program '...' som afslører DanCrash i deres rapporter der bliver brugt af forsikringsselskaberne til at afvise kunder for deres erstatning. Det vil netop føre til et andet resultat hvis DanCrash blot undersøgte sagerne nærmere og kom med en grundig undersøgelse af ulykken inden de kom til konklusion."

Selskabet har i brev af 5/9 2023 bl.a. anført:

"Klageren har i sit sidste svarskrift – 'Svar på Tryk 4' - igen ændret sin forklaring vedrørende sine handlinger fra tidspunktet hvor klageren oplyser, at han opdager dyret/dyrene, således at det oplyste hændelsesforløb tilpasses de faktiske forhold i sagen.

'Som jeg også har forklaret så har jeg bremsede kraftigt og igen accelereret kraftigt før jeg kunne undgå at ramme dyrene. Det er også tydeligt forklaret til konsulenten og os kan bevises ved de optaget telefon opkald mellem mig og Tryks konsulent angående forløbet'

Selskabet bemærker hertil, at klageren tidligere har oplyst, at han bremsede, som ændres til at klageren bremsede let, til at klageren ikke bremsede, til at klageren igen bremsede let, og til denne sidste ændring, at klageren bremsede kraftigt for herefter at accelerere kraftigt. Dette fører alene til, at klageren blot stiller sig i en endnu mere bevismæssig vanskelig situation.

Klageren har fremført, at DanCrash' test er baseret på 'helt forkerte grund oplysninger'. Selskabet bemærker, at DanCrash' test er baseret på klagerens egne oplysninger under hele forløbet og skulle det vise, sig, at deres konklusioner heraf er forkerte, så kan dette ikke ligge selskabet til last.

Ankenævnet for Forsikring

21.

99780

I så fald må dette bero på klagerens divergerende oplysninger i løbet af undersøgelsesfasen og i løbet af ankenævns sagens forløb."

Nævnet har modtaget klagerens indlæg af 16/9 2023, hvor han i det væsentligste gentager sine synspunkter. Klageren har i brev af 12/10 2023 bl.a. anført:

"Her er en lydoptagelse af en samtale mellem mig og DanCrash, hvor jeg spørger ind til de manglende detaljer Tryg har ikke fortalt DanCrash inden de skulle lave den rekonstruktion af ulykken! Jeg har spurgt ind til om disse detaljer har nogen betydning som ville have en indflydelse på deres rekonstruktion af ulykken udfald og som det kan høres på samtalen så er der en betydning for disse oplysninger i denne sag!

Dette er kun for at bevise at Tryg lyver igen om at deres rekonstruktion skulle være reel! Da disse oplysninger ikke stemmer overens med virkeligheden og at udfaldet kunne se meget anderledes ud, hvis disse oplysninger var taget med i betragtningen, er den rekonstruktion Tryg lægger vægt på som skulle afgøre deres vurdering er forkert og misvisende og heller ikke gyldig for at vurdere min sag!"

Nævnet har modtaget selskabets meddelelse af 16/10 2023. Nævnet har fået forelagt sagens bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor.

Af taksatorens e-mail af 21/1 2023 fremgår bl.a.:

"Din bil er totalskadet

Skaden på din bil er så stor, at reparationsudgiften medfører, at vi som forsikrings selskab skal tilbyde dig kontanterstatning, efter de regler myndighederne har fastsat.

Fastsættelse af handelsværdien

Erstatningen fastsættes, som beskrevet i betingelserne for din forsikring.

For at fastsætte handelsværdien vurderer taksator priser på tilsvarende biler på markedet ud fra bilmodellen, udstyr og stand før skaden. Taksator indhenter også oplysninger, om handelsværdi ud fra den konkrete model og vurdering af, om prisen er påvirket af popularitet i markedet.

Jeg har vedhæftet materiale for vurderingen

Handelsværdien på din bil er fastsat til kr. 110.000,- + fælg 15.000,- i alt kr. 125.000,- Ud fra markedsanalyse kan jeg ikke se at bilen skal koste mere, derfor fastholder jeg denn...

Der er eftermonteret en anden kompressor, (...) dette gør ikke bilen til en ... model, da det kun er denne som er opgraderet.

Accepter handelsværdien ved at besvare mailen.

Du accepterer den fastsatte handelsværdi ved at besvare denne mail. Herefter tager skadeafdelingen stilling til sagen og fastsætter den endelige erstatning. Hvis du fx har en selvrisko ... fra, og hvis der fx er restgæld i bilen til en panthaver, er vi forpligtet til at indfri dette beløb først.

Vi skal bruge dine kontooplysninger for at kunne udbetale erstatningen. Jeg skal derfor også bede dig vende tilbage med kontooplysninger.

Når du får udbetalt kontant erstatning for din bil, tilhører bilen os. Vi sørger for at afmelde bilens nummerplader og for at bortskaffe bilen. For at kunne gøre dette, skal vi bruge den origi ... registreringsattest, hvis du ikke allerede har afleveret den. Du kan aflevere den på værkstedet eller sende den ind til os med anbefalet post.

Er du ikke enig i fastsættelsen af bilens handelsværdi

Er du ikke enig i den fastsatte værdi, kan det aftales, at bilens handelsværdi skal afgøres ved syn- og skønsforretning. En aftale om syn- og skøn er bindende for begge parter.

...

Den af parterne, der ønsker syn og skøn, betaler de omkostninger, der er forbundet med dette. Vi beder bilforhandlernes brancheforening udpege en syn- og skønsmand. Hvis syn- og afgørelse kommer frem til en højere værdi af bilen end den, som vi allerede har tilbudt, betaler vi alle omkostninger til syn- og skønsmanden, forvent at det vil koste mellem 7.500.- til 15...

Ønsker du syn- og skøn, skal du give besked ved at svare på denne mail indenfor 14 dage.

Vi beder dig samtidig aflevere bilens registreringsattest, så vi kan sørge for at afmelde bilens nummerplader. Du kan også selv afmelde bilen på motorkontoret. For god ordens skyld skal du være opmærksom på, at du er forpligtet til at betale forsikring og grøn ejeravgift frem til bilen bliver afmeldt"

Af selskabets e-mail af 3/3 2023 til DanCrash fremgår bl.a.:

"Uheldet er sket 21-01-2023, FT kan ikke huske, hvornår det skete, men det var lige ved at blive mørkt.

Uheldssted: ...

Bilen er en [bilmærke og model] Cabr. aut. Fra 1997

Reg.nr. ...

FT har oplyst, at han kørte ad [vej 1] i østlig retning med 80-90 km/t.

Da han kørte ind i et skovstykke, kom der nogle rådyr fra hans venstre side og løb ud på vejen. FT har i en skitse forklaret, hvor sådan ca., at han så rådyrene. Han undveg og ramte det langsgående højre autoværn.

FT bremsede også, men han kunne ikke beskrive, hvor hårdt han trådte på bremsen. Han fortsatte langs autoværnet og påkørte slutteligt et andet autoværn, der også står i højre side af vejen, men som knækker en 90 graders vinkel væk fra vejen (det giver mening, når du ser billederne).

FT påkørte dette autoværn frontalt og bilen standsede. FT steg ud og ringede til en kammerat, der hentede ham. Han ringede også til autohjælp, der efterfølgende hentede bilen fra stedet.

FT kunne ikke beskrive, hvor langt han kørte fra, da han trådte på bremsen første gang, til han påkørte det andet autoværn og standsede.

Jeg har været ude og taget fotos og video af uheldsstedet, som er uploaded til dig. Der er flere ting, som jeg undrer mig over, og som jeg har brug for at få din mening omkring:

- Jeg har fundet lakrester fra FT's bil på det langsgående autoværn over 150 meter væk fra det sted, hvor FT til sidst standsede.
- Der er flere påkørsler af det langsgående autoværn.
- På det andet autoværn, som FT påkørte frontalt til sidst, er der lakrester på begge sider af den 90 graders bøjning, som autoværnet har. Det kan jeg ikke fået til at hænge sammen. (Det giver mening, når du ser fotos).
- Der hjulspor langs det første langsgående autoværn og også hjulspor, der peger direkte mod det andet autoværn."

Af DanCrash-rapport af 17/3 2023 fremgår bl.a.:

"Opdrag

DanCrash bedes dokumentere om kollisionen som beskrevet af føreren - eller kan være - i overensstemmelse med de faktiske, objektive omstændigheder.

Erklæringen er dannet på baggrund af fotos fra uheldsstedet samt uheldsbeskrivelse af føreren.

Sagen

[Klagerens bil] kørte sydøst ad [vej 1], hvor flere rådyr sprang ud på vejen fra venstre side. Føreren forsøgte at undvige, og kolliderede med autoværnet under en hastighed på 80-90 km/t. Bilen sluttede ved en indkørsel længere fremme i højre side.

...

Konklusion

Der er blandt andet på parametrene;

- Tilbagelagte afstand fra første mærke til slutposition
- Det samlede deformationsomfang samt ridser

ikke belæg for at antage, at kollision er sket på en måde, der passer til det overfor selskabet tilkendegivne, i det omfang det er DanCrash bekendt.

Der er ikke overensstemmelse med placeringerne på autoværn nr. 2 og forklaring om en afsluttende kollision med dette.

Hvis bilen rammer autoværnet og efterfølgende standser i kollisionen med autoværn nr. 2 ca. 150 m længere fremme, med dokumenterede skader på fronten som følger, forløber der ca. 10 sekunder hvor føreren kunne undgå den sidste kollision, ved at øge bremsetrykket.

...

Uheldstidspunkt oplyst til d. 21. januar 2023

Vejret ifølge DMI i uheldsregionen:

Ca. 0,5 grader - Ingen nedbør.

Spor på uheldsstedet

Uheldsstedet blev undersøgt af skadekonsulent ..., der fandt friske spor flere steder på to autoværn, indeholdende aflejringer af blå lak. Afstanden fra første mærke til fjerneste mærke med blå afsmitning, blev opmålt til ca. 150 m.

...

På det første autoværn blev der, som vist herover, fundet blå afsmitning 9, 1 m, 13,2 m og 33,5 m efter autoværnets start. Det resterende stykke på ca. 92 m fremstod urørt frem til autoværnets afslutning. Der blev dog fundet lygteglas på underlaget.

På rundingen af et andet autoværn, ca. 116,5 m længere fremme, blev der ligeledes fundet blå afsmitning. Området mellem de to afsmitninger herunder, fremstod urørt.

...

Forklaringer

Tryg har til DanCrash oplyst førerens forklaring som følger:

'FT har oplyst, at han kørte ad [vej 1] i østlig retning med 80-90 km/t.

Da han kørte ind i et skovstykke, kom der nogle rådyr fra hans venstre side og løb ud på vejen. FT har i en skitse forklaret, hvor sådan ca., at han så rådyrene. Han undveg og ramte det langsgående højre autoværn. FT bremsede også, men han kunne ikke beskrive, hvor hårdt han trådte på bremsen. Han fortsatte langs autoværnet og påkørte slutteligt et andet autoværn, der også står i højre side af vejen, men som knækker i en 90 graders vinkel væk fra vejen.

FT påkørte dette autoværn frontalt og bilen standsede. FT steg ud og ringede til en kammerat, der hentede ham. Han ringede også til autohjælp, der efterfølgende hentede bilen fra stedet.

FT kunne ikke beskrive, hvor langt han kørte fra, da han trådte på bremsen første gang, til han påkørte det andet autoværn og standsede.

...

I tilstød til overstående skitse har FT yderligere oplyst til Tryg:

'FT har oplyst, at rådyrene kom til syne omkring det sted, hvor den røde streg starter.'

På Google Maps måles der ca. 225 m fra start af den røde streg og til slutpositionen.

Tryg har ved senere henvendelse bedt FT om en yderligere specificeret slutposition ved andet påkørte autoværns hjørne. FT oplyste slutposition som vist på dennes tegning herunder.

...

Delkonklusion 1

Hvis føreren af bilen lykkedes at undvige dyrene ved start af den røde streg, med 90 km/t, tager det 9 sekunder at nå frem til slutpositionen, uden at bremsen påvirkes.

Hvis der bremses maksimalt, ca. 7 m/s², på et underlag med let nedsat friktion grundet fugt, vil bilen kunne standse på ca. 3,5 sekunder, og vil tilbagelægge ca. 45 m.

Hvis der bremses med 50% af det mulige, ca. 3,5 m/s², på et underlag med let nedsat friktion, vil bilen kunne standse efter ca. 7 sekunder, og vil tilbagelægge ca. 90 m. 3,5 m/s² svarer til en almindelig til kraftig opbremsning.

Når der bremses meget let med 1,5 m/s², vil bilen efter ca. 17 sekunder være nået ca. 208 m.

Ingen af overstående scenarier er i overensstemmelse med førerens forklaring om at denne bremsede i løbet af de tilbagelagte 225 m.

Derudover er der ikke overensstemmelse med beskrevne frontalkollision ved slutpositionen, og den supplerende skitse hvor bilen er tegnet ved siden af autoværnet.

Deformationerne

...

Bilen er primært ridset og deformeret på højre side, hvor der ses vandrette ridser over hele siden, fra beklædningen på forrest kofanger til bagerste kofanger. Motorhjelmene er deformeret ved siden af højre forlygte, hvor kofangerbeklædningen ligeledes er revnet og ridset. Højre forlygte er knust.

...

På foto herunder ses de vandrette ridser på højre side, og vurderes at være i overensstemmelse med at være afsat i en kollision med autoværn, og efterfølgende kørsel under fortsat kontakt.

...

Ridserne på motorhjelmene stopper ved den vandrette deformation, markeret herunder. Der er overensstemmelse med ridsernes udseende, og forklaringen om en sluttelig frontalkollision med autoværn nr. 2.

...

Sammenstilling

Ved sammenstilling i en rekonstruktion, hvor placeringer af afsmitninger på autoværnet respekteres, er der, som vist herunder overensstemmelse med at deformationerne på bilens motorhjelme i højre side har ramt autoværnet, ca. midt på rundingen, hvor bilen naturligt vil stoppe, ligeledes i overensstemmelse med ridsernes udbredelse omkring deformationen, som vist herover.

På næste side ses bilens placering, for at opnå den nødvendige kontakt, i det korrekte område på rundingen.

...

Herunder ses foto af bil samt autoværn lagt over hinanden i korrekt målestok. Foto af bilen er spejlvendt for relativ korrekt placering.

...

Delkonklusion 2

Bilen har overvejende sandsynligt kollideret med autoværnet som vist i sammenstillingen, og er i overensstemmelse med forklaringen om en afsluttende frontal kollision.

Der er dog ikke overensstemmelse med senest fremsendte skitse af bilens placering, på erklæringens side 4, med højre side mod autoværnet længere fremme. Ved denne placering er der dog overensstemmelse med de afsmitningerne længere fremme på autoværnet, som markeret med gult på overstående foto.

...

Sporene sikret på autoværnet, og ridsernes retninger på motorhjelmene er ikke i overensstemmelse med at bilen først kolliderer frontalt, og herefter flyttes til mærkerne tættere på kørebanen. De to afsmitninger på rundingen af autoværn 2, er overvejende sandsynligt ikke afsat under et og samme kørselsforløb.

...

Rekonstruktion fra første [farve] afsmitning

I rekonstruktionen herunder respekteres den [farve] afsmitning på autoværnet. Bilen kører 90 km/tinden undvigemanøvren og rammer autoværnet første gang, ca. 150 m før slutpositionen ved rundingen af autoværn nr. 2. Førerens forklaring om afbremsning respekteres ligeledes.

Yderligere respekteres deformationen på motorhjelmene, der vurderes at være opstået i en frontalkollision under en hastighed på maksimalt 10 km/t, jf. bilens dokumenterede skader.

...

De gule pile indikerer områderne på autoværnene, der indeholder [farve] afsmitning, og bilens hastighed er angivet undervejs i forløbet. Bilens afbremses med 1,7 m/s², svarende til en meget behagelig til let afbremsning, for at sluthastigheden er ca. 10 km/t.

I Scenariet herover går der fra første kontakt til slutposition ca. 11 sekunder.

Hvis føreren bremsede maksimalt umiddelbart efter kontakt med autoværnet ved den tredje gule pil, ville bilen standse ca. hvor den i overstående scenarie kørte 60 km/t.

...

Delkonklusion 3

Under kørslen frem mod slutpositionen, vil der under hele forløbet de første 10 sekunder være 0 mulighed for at øge bremsetrykket, og herved standse inden kollision mod rundingen på nr. 2 autoværn.

Efter de første 33,5 m ses der ingen afsmitning eller spor efter kontakt med bilen på autoværn nr. 1. Med en hastighed ved autoværn 1's afslutning på ca. 37 km/t, tilskrives hastigheden ikke en omstændighed, der uden indgreb fra føreren gør, at bilen rammer rundingen på autoværn nr. 2."

Af klagerens e-mail af 2/3 2023 fremgår bl.a.:

"Det er ca. sådan det er sket. Jeg rammer første gang autoværnet og forsætter. Først lidt efter hvor jeg undviger igen, mister jeg herredømmet over bilen og stopper i hjørnet."

Af klagerens e-mail af 5/4 2023 fremgår bl.a.:

"Jeg kan se en meget stor og væsentlig fejl i jeres vurdering!

Jeg har afgivet min forklaring på hvordan skaden er sket og prøvet så godt som jeg nu kunne at gøre det klart for hvordan det er forløbet, men desværre kan jeg se på jeres vurdering at der er sket en overhøring/ misforståelse for hvordan hændelsesforløbet er foregået.

På billedet fra undersøgelsen fra Dancrash er det tydeligt at se bilens kørselsretning som ikke stemmer overens med min forklaring eller min tegnet skitse som blev sendt til jer (Se billed 5). Jeg har både forklaret jer over telefonen og tegnet et tydeligt mønster af at bilen slinger fra den ene side til den anden side af vejbanen for at undgå sammenstød med rådyrene. Dancrash har blot antaget at jeg har kørt lige ud uden at skifte vejbane.

Jeg har lavet en ny og tydeligere tegning (Billede 1) som både viser kørselsretningen og der hvor rådyrene stod (De brune pletter på billedet er rådyrene). Billedet starter fra efter jeg rammer det første autoværn.

Udover det, har jeg også vedhæftet et billede som viser hvor jeg mistede herredømmet over bilen, hvor den rammer det sidste autoværn (Se billede 2).

Jeg har også forklaret at jeg blot rørte bremsen, men vil ikke have kommet til fuld stop, som det er illustreret fra Dancrash. Da jeg var alene og det var i en skov var jeg bange for at stoppe og ville have fortsat min kørsel til den nærmeste tankstation eller belyste område før jeg vil stoppe, men da jeg senere i ulykken rammer det andet autoværn, kommer jeg til et fuldt stop og kan ikke længere fortsætte min kørsel. Først der, indså jeg at jeg ikke kunne komme videre og valgte at ringe til min ven.

På billede 2 vises det tydeligt, hvordan jeg havde mistet herredømmet over bilen (Starter fra 'bil 7' hvor jeg ikke længere har herredømmet over bilen og den fortsætter mod vejkanten) og at den ryger ud i vejkanten. På billedet kan det ses at 'bil 2' er der hvor jeg rammer med fronten først og bilen bliver skubbet ud mod vejen, men rammer så igen autoværnet med siden hvor der kan ses spor af fælgen som har skrabet autoværnet. Dancrash/I påstår at det ikke er i samme kollision skaden er sket, men det er tydeligt at se for retningen af ridserne, at det er sket i samme kollision. Jeg har vedhæftet billeder som beviser dette (Se billede 3 og billede 4)."

Af e-mailkorrespondance af 11/4 2023 mellem selskabet og DanCrash fremgår bl.a.

"[Selskabet:] Jeg har modtaget en indsigelse/klage over min afgørelse vedr. uheldet med [registreringsnummer], som du lavede en erklæring på. FT er kommet med en ny detaljeret forklaring omkring uheldssituationen, og han har medsendt nogle fotos og skitser. Jeg har uploadet det hele til mappen 'indsigelse' under sagen på jeres drev.

Vil du tage et kig på det og så kontakte mig i forhold til, hvad det giver anledning til?

...

[DanCrash:] Hvis han ikke bremses, og kun rører bremsen, vil han ikke kunne lave de skarpe styreudslag han har skitseret i kørselsforløbet på billede 1. Hvis han blot rører bremsen, og stort set motorbremses til stop, vil han ramme autoværnet med ca. 50 km/t hvilket ikke er i overensstemmelse med de dokumenterede skader.

På hans oversigt, på billede 1, manøvrerer han ret skarpt ved første undvige, hvor bilen her skal være nede på ca. 50 km/t for at det fysisk kan lade sig gøre. Hvis han kører 50 der, og stadig motorbremses med en let fod på bremsen, standser bilen inden han når til slutningen af første autoværn. Så skal han forklare noget om at han holder farten på speederen, hvilket han ikke gør. Der er heller ikke sammenhæng med at han først undviger skarpt, og lykkedes, og senere i uheldsforløbet undviger i en lignende undvigemanøvre med væsentlig lavere hastighed, men 'mister' den. Samtidig med at han tegner en bil der følger hjulene fremad. Det er ikke klart, ud fra det han har tegnet, at han har mistet herredømmet.

Som nævnt i erklæringen er der ikke mærker på det sidste autoværn, hvor bilen har kørt fra det ene sted til det andet. Som jeg læser det, sker det i et og samme kørselsforløb, hvilket overvejen- de sandsynligt vil afsætte spor fra start til slut. Det er ikke muligt at lave en rekonstruktion, med et enkelt kørselsforløb, der tilgodeser hans forklaring."

Af vidneerklæring af 1/6 2023 fremgår bl.a.:

"Jeg har d. 21-1-2023 været vidne til en ulykke som er sket på ...

Jeg kommer kørende på vej mod ... ca. kl. 16.45 hvor jeg ser en bil forude som bevæger baglygterne mærkeligt på vej. Jeg sætter farten ned og kører forsigtigt forbi bilen som holder på højre siden af vejen mod ... og bemærker en person sidder i bilen. Jeg kunne ikke umiddelbart se nogen skader på daværende tidspunkt da bilen holdt med højre side ind mod autoværnet. Da det hele så fredeligt ud valgte jeg blot at fortsætte.

Senere henne ser jeg et Facebookopslag hvor der søges vidner til denne ulykke. Jeg skriver til manden som har lagt opslaget op og fortæller hvad jeg har set. Han spørger om jeg kan hjælpe ham med at vidne til ulykken, da forsikringen ikke vil erstatte hans bil og det siger jeg ja til."

Af e-mailkorrespondance mellem selskabet og DanCrash fremgår bl.a.:

"Fra: [selskabet]

Sendt: 24. juli 2023

...

Vores afdeling for Kvalitet behandler klagen vedr. skaden på denne [bilmærke og model] reg.nr. ..., som du har lavet en erklæring på.

Klageren har efterfølgende fremført nedenstående påstande, som umiddelbart ikke er medtaget i Dancrashrapporten. Jeg vil spørge, om du vil kigge det igennem og komme med en udtalelse, hvorvidt det har betydning og/eller giver anledning til ændring af den oprindelige erklæring fra jer?

Forsikringstager har vedhæftet og henvist til nogle filer med artikler, fotos mv. som jeg har uploade særskilt til jeres drev, og hvor du kan se dem.

Uddrag af forsikringstagers mail:

Dan-crash har prøvet at rekonstruere forløbet uden at tage stilling til meget afgørende fakta! Fx har hele rekonstruktionen bygget på at min bil er en [bilmærke og model] og ikke en [bilmærke og model] kompressor ... Det lader til, at de ikke er blevet oplyst om, at bilen ikke er en standardbil, og at det er en ... model som vil ændre på forløbet da den har flere kræfter og kommer hurtigere op i fart. De har heller ikke taget i betragtning, at bilen ikke kørte med åbent tag, som gør at bilen har helt andre køreegenskaber, end hvis den havde kørt med lukket tag. Bilen begrænser sine kræfter og køreegenskaber, når den kører med åbent tag.

At bilen er sænket med 40mm både foran og bagved som også er en afgørende detalje, da det ændre bilens køreevner. Dette er heller ikke inddraget ved vurderingen. Læs om hvad sænkning af bilen gør her: [\[link\]](#)

De har heller ikke inddraget, at min bil har størrelse 255/30-18 bag jul og 225/35-18 forhjul, altså bredere baghjul end forhjul og større end en standardmodel. En standardmodel kører med meget mindre hjulstørrelse, nemlig 205/60-15 både på forhjul og baghjul! Hjulene på min bil er så ledes væsentligt anderledes fra en standardmodel, hvilket er en afgørende detalje for bilens køreegenskaber! Læs mere om hvad bredere baghjul gør ved bilen her: [\[link\]](#)

Så er min bil også udstyret med 10mm spacer på hvert af baghjulene, som ændre på aksels længde. Dette er også en afgørende faktor for bilens køreegenskaber. Læs mere om hvad spacer gør ved bilens køreegenskaber her: [\[link\]](#)

Se flere oplysninger om en standard [\[bilmærke\]](#) standard model kan ses her: [\[link\]](#)

Faktuelle oplysninger om forskellen på min og en standardmodel, kan min blot blot undersøges for!

Herudover har de ikke taget i betragtning, at det havde regnet dagen før uheldet skete, og at kørebanen også har været delvis våd og glat. Det er en stor kontrast til rapporten, hvor det fremgår, at det var helt tørt.

Min slutposition stemmer heller ikke overens med det, som fremgår af Dan-crashs rapport. Jeg har derfor søgt vidner til ulykken, som kan bekræfte at der er væsentlige uoverensstemmelser mellem rapporten og virkeligheden. Jeg har været så heldig at finde en person, som har bevidnet ulykken, og han bekræfter, at bilen stod, som jeg har beskrevet. Vidnet har lavet en vidneerklæring, som jeg har vedhæftet. (Se vedhæftet billede: Vidne erklæring.jpeg)

Vidnet har jeg fundet ved at lave et Facebook opslag som jeg har delt den i diverse grupper og der har vedkommende set opslaget og vi har snakket efterfølgende sammen hvor han beskriver at have set at bilen slingrede, da han kørte bagved og til sidst hvor han kørte forbi, hvor bilen holder med siden ind imod autoværnet som jeg har beskrevet overfor Tryg!

...

Fra: [DanCrash]

Sendt: 7. august 2023

...

Jeg har ikke ændringer eller de store tilføjelser til min erklæring på baggrund af det fremsendte.

På indsigelsen er der meget fokus på bilen køreegenskaber der ikke har betydende indflydelse i den udfærdigede rekonstruktion, da dækkenes friktionsmodstand ikke ændres uanset bilens udseende eller højde. Vores rekonstruktion viser en cabriolet, der er det eneste 'skin' vi har, men har ikke betydning for rekonstruktionen, da det er rent visuelt.

På den ene hånd argumenterer føreren for at bilens køreegenskaber er bedre end standard, og på den anden hånd argumenteres der for at der ikke er taget højde for at vejen var våd/fugtig, hvilket alt andet lige gøre køreegenskaberne dårligere, da friktionen nedsættes. I min rekonstruktion er der netop taget højde for at vejen har let nedsat friktion, og dermed samlet giver dårligere mulighed for at styre bilen, uanset dens ombygning af ... og bredere sporvidde.

Der bliver ligeledes argumenteret en del for bilens gode og kraftige accelerationsevne, der slet ikke er i spil, da han har forklaret at han er under nedbremsning, og endda en meget blød afbremsning, der varer over lang tid.

Sænkning af bilen vil øge dens egenskaber men ikke i betydende grad i det forklarede forløb, da hastigheden ikke er høj. Hvis der tales om kørsel på en bane op mod en standard bil, vil der tidmæssigt kunne måles en forskel, men i det forklarede og rekonstruerede forløb har det en uvæ-

Ankenævnet for Forsikring

30.

99780

sentlig betydning. En sænket bil er også helt 'tabt' når den begynder en udskridning, da affjedringen er mere stiv end standard. Han forklarer, at han slutteligt mister herredømmet, hvor bilen ca. 35-45 km/t hvis resten af forklaringen skal stemme. Ved den hastighed er der ikke grundlag for at man fuldstændig mister herredømmet, og det vil fysisk være muligt at styre udenom autoværnet.

Slutteligt beskriver han slutpositionen ved siden af autoværnet, hvilket jeg ikke afviser kan være sket. Der er bare ikke en mulig sammenhæng mellem en frontalkollision et sted på autoværnet (A), og derefter en anden kollision et andet sted med siden (B). Der er ingen spor mellem punkt A og B, hvilket overvejende sandsynligt ikke kan lade sig gøre i et og samme kørselsforløb uden at afsætte spor. I hans forklaring står der at han rammer 'frontalt' og standser, men skitserer at han så kolliderer med siden. En af delene kan være rigtig, men ikke begge i et enkelt kørselsforløb.

Selve undvigeforløbet frem til kollisionen har jeg som sådan ikke udtalt mig om ikke er muligt, i erklæringen, men når det det skitserede kørselsforløb benyttes, kan det ikke lade sig gøre på en våd vej, uanset hvor gode køreegenskaber bilen måtte have, medmindre han bremses kraftigt til at starte med, og efterfølgende har en væsentlig lavere hastighed end 90 km/t, men det forklares ikke.

I min rekonstruktion har jeg brugt distancen til at anskueliggøre og visualiserer hastigheden frem til slutpositionen, og den unaturlig lange tid på 17 sekunder, hvor der kunne være standset lang tidligere i forløbet, og endda allerede inden det første dyr passerer.

Jeg har vedhæftet 'Billede 4' som førerens selv tidligere har fremsendt til jer som bevis. På dette billede ses der spor på autoværnet, og tydeligt buede ridser, der overvejende sandsynligt er afsat af et roterende forhjul der styrer ind mod autoværnet, altså til højre. Det hænger ikke sammen med at han er på vej ud på vejen igen, hvilket kræver et styreudslag til venstre.

...

Jeg er ikke sikker på hvor føreren gerne vil hen, men vi fastholder, at skaderne på det sidste buede autoværn overvejende sandsynligt ikke er opstået i et og samme kørselsforløb."

Af taksatorrapport af 17/2 2023 fremgår bl.a.:

"DIV. OPLYSNINGER:

1.REG. DATO: 16.06.1997

TYPE :KOLLISION

ZONE :KABINE, UNDERVOGN

KM-STAND: 218.967

KONTANTERSTATNING HANDELSVÆRDI: 125.000

REP. GRÆNSE 93.750

...

ARBEJDSLØN	32656,00 KR
------------	-------------

ARB.LØN HULRUMSKONSERVERING	540,00
-----------------------------	--------

DIVERSE I ALT	540,00 -->	540,00 KR
---------------	------------	-----------

RESERVEDELE	72004,68 KR
-------------	-------------

LAK	15247,24 KR
-----	-------------

MILJØOMKOSTNING AF LAKMATERIALER 6,0%	511,63 KR
---------------------------------------	-----------

MILJØOMKOSTNING AF ARBEJDSLØN 1,4%	457,18 KR
------------------------------------	-----------

MOMSPLIGTIG.	121416,73 KR
--------------	--------------

Ankenævnet for Forsikring

31.

99780

MOMS 25,00%
IALT INCL. MOMS
T O L D S A G

30354,18 KR
151770,91 KR
T O T A L S K A D E"

Af brev af 24/2 2023 fra vejhjælp fremgår bl.a.:

"Det bekræftes hermed, at [vejhjælp] har modtaget en anmodning vedr. en [klagerens bil], som havde nedbrud på adressen: [vej 1]

Køretøjer blev efter aftale med rekvirenten bugseret til: [værksted]

Assistancen blev bestilt d. 21-01-2023 kl. 17.01.

Assistancen blev rekvireret af ejeren til køretøjet, [klageren].

Ved sagsoprettelsen blev følgende noteret til redderen: *Kørt ca. 10 meter af vejen.*

Der foreligger ingen billeder af køretøjet."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"4.3 Kaskoforsikring

...

Forsikringen dækker

Forsikringen dækker enhver skade på den forsikrede bil samt ved tyveri og røveri, bortset fra de nævnte undtagelser i pkt. 4.4

...

Forsikringen dækker ikke

...

- skade, der er forvoldt med forsæt eller grov uagtsomhed."

Nævnet har fået forelagt artiklerne: "Does Wheel size Matters?","Betyder hjulstørrelsen noget (Små vs. Store hjul forklaret)","Hvad gør det hvis bilen har en sænket undervogn","Why Are Rear Wheels Bigger Than Front Wheels Of Cars", "Hvorfor er baghjul større end forhjul på biler?", fotografier af hjulstørrelse på forhjul, hjulstørrelse på baghjul, "Suspension secrets – give your suspension some attention", fotografi af højre og venstre hjulspacer på baghjul, af tomrestok af højden foran (65cm), af tomrestok af højden bagved (60cm), af det manuelle gear fra GoogleMaps af skadesstedet, skærmpoint fra DMR, illustration af, at bilen har 220 hestekræfter i forhold til en standardmodel med 193 hestekræfter, fotografi af mærke i klagerens bil til illustration af modellen, udskrift fra Wikipedia om klagerens bilmærke, sms'er fra vejhjælp af 21/1 kl. 18.25 og kl. 22.40.

Sekretariatet har modtaget et USB-stik med et tv-program. Sekretariatet har aflyttet samtaler af 23/1 2023 og 2/3 2023 mellem skadekonsulenten og klageren og klagerens udaterede samtale med DanCrash.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte telefonisk, at han den 21/1 2023 undveg rådyr og kørte ind i et autoværn. Bilen blev erklæret totalskadet. Den 17/3 2023 fik selskabet udarbejdet DanCrash-rapport. Den 11/4 2023 og 24/7 2023 forelagde selskabet klagerens indsigelser for DanCrash. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har sandsynliggjort en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Klageren kræver erstatning eller reparation af bilen. Klageren har anført, at "jeg ikke prøvet at stoppe op, men blot bremsede lidt og trådte på speederen igen for at forsætte". Klageren har anført, at han har "bremset kraftigt og igen accelereret kraftigt før jeg kunne undgå at ramme dyrene" og "Ulykken forgik meget hurtigt og jeg trådte på bremsen og gassen flere gange og til sidste mistede herredømmet over bilen i en panik situation!". Det fremgår af hans første skitse, at han slingrede fra side til side af vejbanen, før han mistede herredømmet over bilen. Klageren har anført, at rapporten fra DanCrash er misvisende. DanCrash har lagt til grund, at han ikke slingrede. DanCrash har lagt bilmærkets standardmodel til grund for rekonstruktionen. Klagerens model er sænket, har bredere baghjul end forhjul og flere kræfter. Bilen kommer hurtigere op i fart, har 10 mm spacer på hvert af baghjulene og kørte ikke med åbent tag. DanCrash har ikke medtaget i rekonstruktionen, at kørebanen/græsset var delvist vådt og glat. Klageren har fremlagt en vidneerklæring på, at bilen stod, som klageren har beskrevet. Klageren har anført, at fotografier viser, at der er tydelige ridser mellem det første ramte område på autoværnet og til det sidste ramte område på autoværnet. Klageren har anført, at han bruger sine andre biler, idet den skadede bil var upraktisk. Den er tunet, baghjulstrukket og har kun 2 sæder. Klageren har oplyst, at han har udskiftet karburatoren i bilen for 2.500 kr. plus flere tusinde i mekanikerløn. Klageren har anført, at taksatoren har givet dækningstilsagn i brev af 21/1 2023. Selskabet har anført, at skaden ifølge DanCrash ikke kan være sket som oplyst af klageren, idet klagerens forklaring om årsagsrækkefølgen ikke stemmer

overens med de faktiske forhold på skadesstedet og ikke er fysisk mulig. Selskabet har anført, at en fører af en bil naturligt vil have fuld fokus på et – efter klagerens oplysninger – voldsomt biluheldsforløb. I stedet havde klageren fokus på, at han var bange for at befinde sig i en mørk skov med en masse dyr, og han valgte bevidst ikke at bremse sin bil til fuldt stop, da han første gang mødte et dyr. Selskabet har anført, at det har "formodningen imod sig, at en fører efter ovenstående scenarie og på samme baggrund, fastholder at bremse let eller ikke at bremse, efter at have ramt et autoværn flere gange, for derefter skarpt at undvige først et dyr uden at bremse op, for igen derefter at undvige flere dyr uden at bremse op, komme i slinger uden at bremse op, for derefter at skride ud for frontalt at køre ind i næste autoværn og til slut glide med bilen hen til det næste stykke autoværn og her afsætte lakmærker to steder uden at bremse op". Selskabet har anført, at bilens placering ved endt uheld ikke stemmer overens med vejhjælpens oplysninger om placering af bilen. Selskabet har anført, at klageren på skadestidspunktet ejede tre biler, og at bilen længe havde haft problemer med en dyr reparation til følge. Selskabet har anført, at vidneudsagnet er indhentet mere end 5 måneder efter hændelsen. Det fremgår af vidneudsagnet, at vidnet først ankommer til stedet efter selve uheldet og ikke har set uheldet ske. Selskabet har anført, at klagerens oplysninger om sin bil ikke ændrer ved den vurdering, som DanCrash har lavet.

Af brev af 24/2 2023 fra vejhjælp fremgår det, at "Ved sagsoprettelsen blev følgende noteret til redderen: *Kørt ca. 10 meter af vejen*. Der foreligger ingen billeder af køretøjet".

Af DanCrash-rapport af 17/3 2023 fremgår det, at kollisionen ikke kan være sket som forklaret af klageren. Der har været ca. 10 sekunder, hvor klageren kunne undgå den sidste kollision ved at øge bremsetrykket. Det fremgår, at rådyrene ifølge klagerens skitse kom til syne ca. 225 meter fra slutpositionen. Det fremgår, at såfremt klageren havde undvejet dyrene på stedet som forklaret med 90 km/t, ville det tage ca. 9 sekunder at nå frem til slutpositionen, uden at bremsen blev påvirket. Hvis klageren havde bremset maksimalt, ville bilen være standset efter ca. 3,5 sekunder og 45 meter. Hvis der var bremset med ca. 50 % af det mulige, ville bilen være standset efter ca. 7 sekunder og 90 meter. Hvis der bremses meget let, ville bilen være standset efter

ca. 17 sekunder og 208 meter. Det fremgår, at ingen af scenarierne er i overensstemmelse med klagerens forklaring om, at han bremsede i løbet af de 225 meter. Det fremgår, at de vandrette ridser på bilens højre side er i overensstemmelse med at være afsat i en kollision med autoværn og efterfølgende kørsel under fortsat kontakt. Ridserne på motorhjelmene er i overensstemmelse med forklaringen om en sluttelig frontalkollision med autoværn nr. 2. Sporene sikret på autoværnet og ridsernes retninger på motorhjelmene er ikke i overensstemmelse med, at bilen først kolliderer frontalt og herefter flyttes til mærkerne tættere på kørebanen. De to afsmitninger på rundingen af autoværn 2 er overvejende sandsynligt ikke afsat under et og samme kørselsforløb. Det fremgår, at hvis bilen kørte 90 km/t inden undvigemanøvren og ramte autoværnet første gang ca. 150 m før slutpositionen, så ville frontalhastigheden ud fra deformationerne på motorhjelmene være sket med ca. 10 km/t. Under kørslen frem mod slutpositionen, vil der under hele forløbet de første 10 sekunder være mulighed for at øge bremsetrykket og herved standse inden kollision mod rundingen på nr. 2 autoværn. Efter de første 33,5 m ses der ingen afsmitning eller spor efter kontakt med bilen på autoværn nr. 1. Bilens hastighed ved afslutningen af autoværn 1 har været ca. 37 km/t. Med denne hastighed kan bilen ikke ramme rundingen på autoværn 2 uden indgreb fra føreren.

Af DanCrash svar af 7/8 2023 på klagerens indsigelser fremgår det, at "På indsigelsen er der meget fokus på bilen køreegenskaber der ikke har betydende indflydelse i den udfærdigede rekonstruktion, da dækkenes friktionsmodstand ikke ændres uanset bilens udseende eller højde ... I min rekonstruktion er der netop taget højde for at vejen har let nedsat friktion, og dermed samlet giver dårligere mulighed for at styre bilen, uanset dens ombygning af ... og bredere sporvidde. Der bliver ligeledes argumenteret en del for bilens gode og kraftige accelerationsevne, der slet ikke er i spil, da han har forklaret at han er under nedbremsning, og endda en meget blød afbremsning, der varer over lang tid ... Han forklarer, at han slutteligt mister herredømmet, hvor bilen ca. 35-45 km/t hvis resten af forklaringen skal stemme. Ved den hastighed er der ikke grundlag for at man fuldstændig mister herredømmet, og det vil fysisk være muligt at styre udenom autoværnet. Slutteligt beskriver han slutpositionen ved siden af autoværnet, hvilket jeg ikke afviser kan være sket. Der er bare ikke en mulig sammenhæng mellem en fron-

talkollision et sted på autoværnet (A), og derefter en anden kollision et andet sted med siden (B). Der er ingen spor mellem punkt A og B, hvilket overvejende sandsynligt ikke kan lade sig gøre i et og samme kørselsforløb uden at afsætte spor ... I min rekonstruktion har jeg brugt distancen til at anskueliggøre og visualisere hastigheden frem til slutpositionen, og den unaturlig lange tid på 17 sekunder, hvor der kunne være standset lang tidligere i forløbet, og endda allerede inden det første dyr passerer. Jeg har vedhæftet 'Billede 4' ... På dette billede ses der spor på autoværnet, og tydeligt buede ridser, der overvejende sandsynligt er afsat af et roterende forhjul der styrer ind mod autoværnet, altså til højre. Det hænger ikke sammen med at han er på vej ud på vejen igen, hvilket kræver et styreudslag til venstre".

Af vidneerklæring af 1/6 2023 fremgår det, at "Jeg har d. 21-1-2023 været vidne til en ulykke som er sket på ... Jeg kommer kørende på vej mod ... ca. kl. 16.45 hvor jeg ser en bil forude som bevæger baglygterne mærkeligt på vej. Jeg sætter farten ned og kører forsigtigt forbi bilen som holder på højre siden af vejen mod ... og bemærker en person sidder i bilen. Jeg kunne ikke umiddelbart se nogen skader på daværende tidspunkt da bilen holdt med højre side ind mod autoværnet".

Af samtalen af 2/3 2023 fremgår det af klagerens oplysninger, at han kom kørende med 80-90 km/t. Han kunne ikke sige, hvor lang før tid før bilen stoppede, rådyrene kom springende. Han begyndte at bremse, men vidste ikke, hvor hårdt han trådte på bremsen, idet alting skete så hurtigt. Han ramte autoværnet adskillige gange og så til sidst ind i hjørnet af autoværnet.

Af klagerens samtale med DanCrash fremgår det, at klageren afviser at have spørgsmål til en konkret vurdering, men ønsker at stille hypotetiske spørgsmål. Klageren spørger hvorvidt en bils geometri, hjul- og dækstørrelse, hestekræfter, og spacere på baghjul er vigtige detaljer at have med i en rekonstruktion, hvortil DanCrash overordnet svarer, at det kommer an på den konkrete situation. I nogle situationer har det en større betydning end andre.

Af fotografi med markering af skaderne på hjørnet/rundingen af autoværn 2 og sammenstillingen med skaderne på bilens front fremgår det i DanCrash rapporten, at området ved bilens venstre forlygte har ramt i slutningen af rundingen af autoværn 2. Det fremgår, at der længere ud mod kørebanen er skader på autoværn 2, som ikke umiddelbart kan være sket i samme kollision. Af taksatorens e-mail af 21/1 2023 fremgår det, at "Skaden på din bil er så stor, at reparationsudgiften medfører, at vi som forsikringsselskab skal tilbyde dig kontanterstatning, efter de regler myndighederne har fastsat ... Handelsværdien på din bil er fastsat til kr. 110.000 + fælg 15.000. i alt kr. 125.000.- ... Du accepterer den fastsatte handelsværdi ved at besvare denne mail. Herefter tager skadeafdelingen stilling til sagen og fastsætter den endelige erstatning ... Vi skal bruge dine kontooplysninger for at kunne udbetale erstatningen ... Når du får udbetalt kontant erstatning for din bil, tilhører bilen os. Vi sørger for at afmelde bilens nummerplader og for at bortskaffe bilen".

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at taksatoren har givet et dækningstilsagn, og at taksatorens e-mail ikke kan anses for et egentligt dækningstilsagn. Det fremgår af mailen, at "Herefter tager skadeafdelingen stilling til sagen".

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere selskabets afgørelse om, at klageren ikke har bevist, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at de to afsmitninger på rundingen af autoværn 2 ifølge DanCrash-rapporten overvejende sandsynligt ikke er afsat under et og samme kørselsforløb.

Nævnet har også lagt vægt på, at bilens hastighed ved afslutningen af autoværn 1 ifølge DanCrash har været ca. 37 km/t., og at bilen med denne hastighed ifølge DanCrash ikke kunne ramme rundingen på autoværn 2 "uden indgreb fra føreren".

Nævnet har videre lagt vægt på, at hændelsesforløbet ud fra klagerens forklaringer fremstår uklart, og at klageren i de første telefonsamtaler med skadekonsulenten alene forklarede, at

han bremsede i løbet af hændelsesforløbet – og at bilen ifølge DanCrash ville være standset tidligere end det faktiske kollisionssted, hvis klageren havde forsøgt at bremse i løbet af de 225 meter, fra de første rådyr kom til syne. Nævnet bemærker, at klageren først for nævnet har anført, at han accelererede kraftigt efter opbremsning.

Nævnet har her også lagt vægt på, at bilen ifølge vejhjælp var kørt ca. 10 meter af vejen, hvilket ikke stemmer overens med klagerens forklaring om bilens slutposition ved hjørnet/afrundingen af autoværn 2.

Nævnet bemærker, at selskabet ad flere omgange har fremlagt klagerens indsigelser – herunder beskrivelser af bilens udstyr og køreegenskaber – for DanCrash, og at dette ikke har ført til en ændring i vurderingen fra DanCrash.

Nævnet har henset til, at vidnets forklaring om bilens slutposition ikke ses at være uforenelig med DanCrash-rapportens konklusioner. Nævnet bemærker, at vidnet ikke umiddelbart kunne se nogen skader og kørte videre, hvorfor nævnet ikke har grundlag for at antage, at vidnets eventuelle vidneforklaring i en retssag vil kunne tilføre sagen afgørende nye faktuelle oplysninger om hændelsesforløbet.

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

Totalskadeblokering

Klageren er utilfreds med, at selskabet har afvist dækning og har totalskadeblokeret bilen. Klageren har anført, at selskabet har modtaget tilbagebetaling fra SKAT på registreringsafgiften.

Selskabet har anført, at selskabet er forpligtet til at totalskade bilen. Selskabet har anført, at bilen mister sin identitet, når den bliver meldt totalskadet, hvorefter der ikke længere er mulig-

Ankenævnet for Forsikring

38.

99780

hed for at få tilbagebetalt registreringsafgift, jf. registreringsafgiftslovens § 7b, stk. 4, nr. 1, jf. § 1, stk. 3, og nr. 2. Selskabet har oplyst, at "selskabet har desuden ikke fået udbetalt registreringsafgift og tilbageholdt denne som påstået af klageren".

Af taksatorrapporten fremgår det, at bilens handelsværdi er vurderet til 125.000 kr., og at de samlede reparationsomkostninger er opgjort til 151.770,91 kr. Klageren har accepteret taksatorns fastsættelse af bilens handelsværdi.

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 7, stk. 1, at der skal betales ny registreringsafgift af køretøjer, hvor udgiften inklusive moms til fuldstændig udbedring af færdselsskader mv. overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet.

På den baggrund finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere selskabets afgørelse, idet klagerens bil – når man følger de offentligretlige regler – ikke kan repareres for et beløb, der er mindre end 75 % af bilens anslåede handelsværdi. Selskabet havde derfor pligt til at afmelde den totalskadede bil og registrere i Motorregistret, at bilen ikke kan genopbygges afgiftsfrit. Nævnet har herefter ikke grundlag for at pålægge selskabet at dække klagerens udgifter til ny registreringsafgift.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Peter Thønnings