

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 8. oktober 2025 blev i sag nr. 103451:

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 22/4 2025 har klageren bl.a. anført:

"Vi købte bilen i marts 2024. Inden garantiens udløb (1 år) sendte vi bilen forbi egen mekaniker for at tjekke, om der var skader, som kunne repareres under garantien. Mekaniker finder en revnet venstre forlygte. Der er tale om en LED-forlygte, der dugger og trækker fugt ind i maskineriet, hvilket kan være potentielt skadeligt for hele bilens elektriske system.

Derfor kontakter vi salgsstedet, [salgsted], for reparation indenfor garantien. Det afviser de, da skaden ikke eksisterede, da vi købte bilen. Som sandt er. Så melder vi i stedet skaden til vores forsikringsselskab, som afviser sagen, da der ikke er sket udefrakommende påvirkning af bilen. Forsikringsselskabet mener, der er tale om en produktionsfejl fra [bilmærke]s side og henviser til et par andre sager med især [bilmærke 2] og [bilmærke 3], hvor LED-lygter er revnet på samme måde. Forsikring beder om taksatorrapport fra forhandlerens værksted og henviser retur.

Forhandleren har ingen officielle meldinger fra [bilmærke] om revnede lygter, men udfører taksatorjekket til forsikringen. Forsikringen afviser igen, og henholder sig til, at der er flere lignende skader på andre biltyper samt ingen udefrakommende påvirkning af vores bil.

Den omtalte skade drejer sig om en revne i venstre forlygtes glas, der trækker fugt ind. Lygten dugger, bilen risikerer at tage mere varig skade. En ny lygte koster i omegnen af 11.000 kr. som reservedel. Dertil værkstedsomkostninger. Når vi selv ser på lygten er det tydeligt, at revnen er det eneste sted, hvor gummilisten om lygten er nærmest ikke eksisterende. Der er en gummiliste om lygten, som beskytter den mod slag fra kølerhjul og udefrakommende påvirkning. Gummilisten er dog ikke jævnt fordelt om lygtens kant. Langt fra.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Vi ønsker at opnå en vis økonomisk dækning for udskiftning af lygten, da vi netop har tegnet en forsikring for ikke at skulle afholde alle udgifter ved bilen selv. Især, da vi ikke har påført bilen skade eller har været involveret i uheld, der kunne føre til skaden."

Selskabet har den 10/6 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Indledning

Sagen omhandler, hvorvidt selskabet er forpligtet til at betale erstatning for en revne i forlygten på klagerens bil.

Selskabet har afvist dækning under henvisning til, at der er tale om en fabrikationsfejl.

Klageren var på skadetidspunktet omfattet af en kaskoforsikring på forsikringsbetingelser 2313. Forsikringsbetingelserne fremlægges som **bilag 1**.

Sagsfremstilling

Klageren har den 10. marts 2025 anmeldt en skade på hendes bil sket den 6. marts 2025. Af skadeanmeldelsen fremgår:

'Der er en revne i venstre forlygte, som vi ikke har købt bilen med, og som vi ikke ved, hvornår er sket. Revnen er konstateret, da vi sendte bilen til service før udløb af købsgarantien. Forlygten dugger til, og der er risiko for skade på bilens elektronik. Revnen begynder på ydersiden af lygten og er løbet ind under motorhjelm. Egen mekaniker [værksted1] og forhandleren [forhandler1] anbefaler reparation.'

Skadeanmeldelsen af 10. marts 2025 fremlægges som **bilag 2**.

Samme dag sendte klageren en mail til selskabet med link til en video fra forhandleren, der viste skaden. Klagerens mail af 10. marts 2025 fremlægges som **bilag 3**.

Klageren kontaktede selskabet telefonisk den 31. marts 2025 for at spørge nærmere ind til sagen. Klageren oplyste, at der var tale om dug i en forlygte, og reparatøren havde sagt, at der var en revne. Selskabet drøftede sagen med selskabets taksator, der oplyste, at bilen skulle besigtiges, da der kunne være tale om den kendte fejl på LED forlygter, der blev varme henover vinteren og fik glasset til at revne, hvorved glasset duggede. Selskabets telefonnotat fremlægges som **bilag 4**.

Efterfølgende kontaktede klageren selskabet telefonisk for at spørge, om hun skulle betale for at få bilen besigtiget. Efter en dialog med værkstedet, orienterede selskabet klageren om, at hun ikke skulle betale for besigtigelsen.

Den 14. april 2025 kontaktede klageren selskabet telefonisk og oplyste, at værkstedet ikke ville tage sagen som en garantisag, da revnen ikke var til stede ved købet af bilen. Producenten havde heller ikke hørt om en kendt fejl i forlygterne. Selskabets telefonnotat af 14. april 2025 fremlægges som **bilag 5**.

Selskabets taksator besigtigede bilen og konstaterede, at der ikke var skade på forlygten. Taksator afviste derfor skaden. Taksatorrapporten fremlægges som **bilag 6**.

Klageren bad om at få en skriftlig afvisning, hvorfor selskabet ved mail af 22. april 2025 afviste skaden under henvisning til, at der var tale om en fabrikationsfejl. Selskabets afvisning af 22. april 2025 fremlægges som **bilag 7**.

Sagen er herefter indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

Selskabets vurdering

Klageren har anmeldt en fejl på den ene forlygte i klagerens bil, hvor forlygten duggede til. Klagerens værksted har oplyst, at der var en revne i forlygten.

Selskabets taksator har besigtiget bilen og kunne konstatere, at der ikke var en revne i forlygten. Som følge heraf har selskabet afvist dækning under henvisning til, at der var tale om en fabrikationsfejl.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 4.4 fremgår bl.a.:

'Forsikringen dækker

Forsikringen dækker enhver skade på den forsikrede bil samt ved tyveri og røveri, bortset fra de nævnte undtagelser i afsnit 4.5.'

Det fremgår bl.a. af forsikringsbetingelsernes punkt 4.5, at:

'Forsikringen dækker ikke

- [...]
- *Skade, der skyldes fabrikationsfejl eller konstruktionsfejl samt skade omfattet af reklameret, kulance og garanti.'*

Selskabet bemærker, at det i henhold til almindelige forsikringsretlige principper er klageren, der skal bevise rigtigheden og størrelsen af sit krav, herunder at skaden er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Principalt gør selskabet gældende, at klageren ikke har bevist, at revnen i forlygten på hendes bil er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Selskabet fastholder således sin afvisning.

Selskabet bemærker, at klageren ikke er i stand til at oplyse, hvordan eller hvornår revnen i forlygten skulle være opstået.

Klageren har oplyst, at revnen først blev opdaget af klagerens mekaniker i forbindelse med garantiens udløb.

Hertil skal selskabet bemærke, at revnen i forlygteglasset er på den del af glasset, som er under selve fronthjelm. Når frontklappen er lukket, er det ikke muligt at se revnen. Fotos er fremlagt af klageren.

Taksatoren kunne ikke konstatere stenslag i selve glasset og har udelukket, at der kunne være tale om en kollisionsskade, da den skadede del af lygteglasset sidder under fronthjelm.

Rent objektivt må selskabet bemærke, at det forekommer usandsynligt, at lygteglasset inde under fronthjelmen skulle være skadet som følge af en kollisionsskade, uden at der samtidig ville kunne konstateres skade på fronthjelmen.

Subsidiært gør selskabet gældende, at der er tale om en fabrikationsfejl, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 4.5.

Lygten er sammensat af to forskellige plastdele, som arbejder forskelligt. Der er en flydende pakning imellem de to plastdele, der kan forårsage revnen, når der sker en varmpåvirkning indefra samtidig med kuldepåvirkning udefra.

Klagerens bil har LED forlygter, jf. taksatorrapporten, bilag 6. Det er et kendt problem ved LED lygter på bil, at der kan opstå kondens i lygterne.

Til støtte for sin påstand kan selskabet henvise til artiklen 'Fugtighed i forlygter og andre lygter' fra Hella.coms hjemmeside. Af artiklen fremgår bl.a.:

'Dug indvendigt i forlygter og andre lygter opfattes af de fleste bilister som en fejl. Men i visse tilfælde er dette fænomen fysisk betinget.'

'Dugdannelse i lygter

Hvis der klages over ovennævnte fænomen, behøver der ikke nødvendigvis at være tale om en fejl. Ved tildugning af lygteglasset bør det areal, som lyset passerer, være tørret efter et vist tidsrum ved kørsel med tændt lys. Denne proces kan dog variere på grund af omgivelsestemperatur og den relative luftfugtighed. Denne proces er normal som følge af fysiske lovmæssigheder, og fra et teknisk synspunkt er det ikke et problem, da reflektoren er beskyttet mod påvirkninger fra dugdannelser.

*Når pæren tændes, opvarmes luften inde i lygten. Fugten i baglygtehuset fortrænges gennem lygtehusets ventilationsåbning, når luften opvarmes, tørres og udvider sig. Når pæren slukkes, afkøles luften i baglygten langsomt igen. Dermed 'suges' der fugtmættet luft udefra og ind i lygtehuset. Det kan medføre, at der ved høj luftfugtighed og store temperaturforskelle sker en kondensering inde i lygtehuset og på indersiden af lygteglasset. Dette forhold optræder især i den kolde årstid og i fugtigt vejr. Hvis dugdannelsen er så kraftig, at der dannes dråber på lygteglasset (se **fig. 1**) eller der ligefrem samler sig vand nederst i lygten (se **fig. 2**), skal man kontrollere pakningen for skader og evt. udskift den.'*

Artiklen fra hella.com fremlægges som **bilag 8**.

Ydermere kan selskabet henvise til artikel fra Koed BMW om 'Fugt/Kondensering i forlygterne'. Af artiklen fremgår bl.a.:

'Vi ønsker at informere omkring fugt i forlygterne, dette kan føles som en defekt. Men faktisk er det en konsekvens af moderne forlygtedesign. Og er ikke altid en defekt.'

I gamle dage, eksempelvis på BMW E30, der var forlygterne hermetisk forseglede enheder. Dette var fantastisk, da dette betød at de var fuldstændigt tætte, og der blev meget sjældent konstateret vand i dem. Når der blev konstateret vand, så vidste man at noget

var galt. Nogle gange en pakning, andre gange et dæksel som skulle sættes korrekt på og andre gange et defekt og utæt lygte. Man udbedrede fejlen, og det var det.

Som vi husker, begyndende med BMW E39 facelift forlygterne i år 2000. Da begyndte vi at se en stigning i reklamationer omkring fugt og vand i forlygterne. Dette resulterede i at producenterne begyndte at informere omkring de nye designs på forlygterne. Hvor de i gamle dage var forseglede enheder, så var de nye designs ventilerede forlygter. Dette betyder at luft inde i lygten kan sive ud, og luft udenfor lygten kan sive ind.

Hold, hold, hold..! Siger du måske, der er vand i min forlygte. Dette kan ikke være rigtigt, og hvad har jeres forklaring med dette at gøre.

Lad os forklare: Når pærerne tændes, så udvikler de meget varme. Så luften inde i lygten udvider sig. Som luften udvider sig, så siver den ud af lygten. Og når forlygten køler ned igen, så trækker luften sig sammen igen, og hiver hermed frisk luft ind i lygten, som kan indeholde fugt. Med mange cykluser som dette, så kan fugten akkumulere sig op, og vise sig som kondensering på indersiden af lygteglasset.'

Artiklen fra Koed BMW fremlægges som **bilag 9**.

Af instruktionsbog til en anden [bilmærke] model fremgår bl.a.:

'Kondensvand i forlygter og baglygter

Forlygter og baglygter er ventileret for at kompensere for normale ændringer i lufttrykket.

Kondensvand kan være et naturligt biprodukt af dette design. Når fugtig luft trænger ind i lygteenheden gennem ventilationsåbningerne, kan der opstå kondensvand, hvis temperaturerne er lave. Ved normal kondensation kan der dannes en fin tåge på indersiden af linsen.'

Uddrag af instruktionsbogen fremlægges som **bilag 10**.

På baggrund er af ovenstående er det selskabets opfattelse, at revnen er opstået som følge af en kendt fabrikationsfejl.

Til støtte for sin påstand kan selskabet henvise til Ankenævnet for Forsikrings kendelse i sag 86.811, hvor klageren anmeldte en revne på campingvognens frontplade. Nævnet fandt, at klageren ikke havde bevist, at skaden på campingvognen var sket ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed og lagde vægt på, at klageren ikke vidste, hvordan skaden var sket, at skaden blev konstateret under vask, og at producenten havde åbnet for kulancedækning. Kendelsen fremlægges som **bilag 11**.

Sammenfatning

Sammenfattende er det selskabets opfattelse, at klageren ikke har løftet bevisbyrden for, at revnen på bilen er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, ligesom selskabet gør gældende, at der er tale om en kendt fejl på LED-forlygter.

Ankenævnet for Forsikring

6.

103451

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

Klageren har i brev af 11/8 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg har nu gennemgået alle dokumenter, og der er ingen fejl i dem, med undtagelse af bilag 11, hvor det fremgår, at vi har en campingvogn. Det er ikke korrekt. Vi har ingen campingvogn, og skaden der er indbragt for ankenævnet drejer sig om vores personbil."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Uddrag af bilagene gengives nedenfor. Af skadesanmeldelse af 10/3 2025 fremgår bl.a.:

"Hvornår er skaden sket? 06.03.2025

...

Beskriv, hvad der er sket i feltet herunder.

Der er en revne i venstre forlygte, som vi ikke har købt bilen med, og som vi ikke ved, hvornår er sket. Revnen er konstateret, da vi sendte bilen til service før udløb af købsgarantien. Forlygten dugger til, og der er risiko for skade på bilens elektronik. Revnen begynder på ydersiden af lygten og er løbet ind under motorhjelm. Egen mekaniker ... og forhandleren ... anbefaler reparation."

Af selskabets telefonnotat af 31/3 2025 fremgår bl.a.:

"Ft [klageren] ringer ind. Hun vil høre mere omkring skaden. Mine alarmklokker ringer, da det omhandler dug i forlygte. REPA siger der er en revne. Jeg får taks ... til at kigge på de billeder kunden har indsendt. Han siger bil skal besigtiges. Det kan dog godt være den 'kendte' fejl med LED forlygter der bliver varme henover vinteren og får glasset til at revne og dermed dugger glasset. Hvis det er tilfældet, er det en garantisag og ikke en forsikringssag. Fortalt kunden om hele forhistorien med revnede forlygter mm. og at hvis ikke det er en forsikringssag, så er det en garantisag. Så der er forbehold på."

Af taksatorrapport af 7/4 2025 fremgår bl.a.:

"

Arbejdsløn i alt	480,00 kr.
Reservele	8.919,01 kr.
Fradrag reservelelssum (5,0%)	-428,70 kr.
Reservele i alt	8.490,31 kr.
Miljøomkostning af arbejdsløn (1,4%)	6,72 kr.
Fradrag iflg. aftale (5,0%)	-448,85 kr.
Momspligtig	8.528,18 kr.
Moms 25,00 %	2.132,05 kr.
I alt inkl. moms	10.660,23 kr.

...

Bemærkninger

Automatisk forbehold fremkommet ved policeopslag, kontakt evt. skadesbehandler ved spørgsmål omkring dette forbehold... Der ses ikke skade på forlygten, skaden afvises."

Af selskabets telefonnotat af 14/4 2025 fremgår bl.a.:

"Talt med FT/[klageren]... Hun ringer og siger at værkstedet ikke kan køre det som en garantisag, da de ikke havde købt bilen med revnen i glasset. Samtidig har [bilmærke] ikke hørt om den her 'kendte fejl' i forlygterne. Ft vil derfor gerne have et skriftligt svar fra os som beskriver vi ikke dækker og hvor det er beskrevet i betingelserne. Samtidig vil de gerne have vi kommer med dokumentation for, at der skulle være 'kendte' fejl i forruden. Jeg oplyser FT at jeg lige undersøger sagen og så vil hun høre fra os"

Af udateret artikel fra Hella.com, som selskabet har fremlagt, fremgår bl.a.:

"FUGTIGHED I FORLYGTER OG ANDRE LYGTER

Dug indvendigt i forlygter og andre lygter opfattes af de fleste bilister som fejl. Men i visse tilfælde er dette fænomen fysisk betinget. På denne side får du forklaringen. Desuden får du her at vide, hvad der kan gøres, hvis der samler sig vand i en forlygte eller en anden lygte. Et trin-for-trin-vejledning i udskiftning af defekte lygter omfatter desuden værdifulde praktiske tips.

...

Hvis der trænger fugtighed ind i et lygtesystem, er den forringelse af lysfordelingen (/techworld/dk/Teknik-til-vaerksteder/Belysning/Lysfordeling-834/) hhv. lysstyrken, som bilisten registrerer, kun den synlige effekt. Fugtigheden medfører korrosion, som i mange tilfælde er et langt alvorligere problem. Mens kraftige dugdannelser i lygterne er lette at se, arbejder korrosionen i det skjulte. Det er først ved en diagnose, f.eks. hvis en lysfunktion svigter, at det fulde omfang af forfaldet viser sig. Korroderede stikforbindelser, bortrustede kabelsko og helt nedbrudte pærefatninger er kun enkelte eksempler. Dette problem er langt større for autocampere og campingvogne end for vare-/lastbiler og personbiler. Her kan indtrængende fugtighed ikke blot skade lygten og ledningerne, men også brede sig i isoleringen i opbygningen, hvilket kan medføre dannelse af mug og svamp. Med forskellige lygter på en autocamper behandles de vigtigste punkter i en fagmæssigt korrekt udført reparation.

...

Hvis der klages over ovennævnte fænomen, behøver der ikke nødvendigvis at være tale om en fejl. Ved tildugning af lygteglasset bør det areal, som lyset passerer, være tørret efter et vist tidsrum ved kørsel med tændt lys. Denne proces kan dog variere på grund af omgivelsestemperatur og den relative luftfugtighed. Denne proces er normal som følge af fysiske lovmæssigheder, og fra et teknisk synspunkt er det ikke et problem, da reflektoren er beskyttet mod påvirkninger fra dugdannelser. Når pæren tændes, opvarmes luften inde i lygten. Fugten i baglygtehuset fortrænges gennem lygtehusets ventilationsåbning, når luften opvarmes, tørres og udvider sig. Når pæren slukkes, afkøles luften i baglygten langsomt igen. Dermed 'suges' der fugtmættet luft udefra og ind i lygtehuset. Det kan medføre, at der ved høj luftfugtighed og store temperaturforskelle sker en kondensering inde i lygtehuset og på indersiden af lygteglasset. Dette forhold optræder især i den kolde årstid og i fugtigt vejr. Hvis dugdannelsen er så kraftig, at der dannes dråber på lygteglasset (se fig. 1) eller der ligefrem samler sig vand nederst i lygten (se fig. 2), skal man kontrollere pakningen for skader og evt. udskift den. Ligeledes skal det kontrolleres, om lygtens ventilations-

åbninger er tilstoppede. Lygten kan blæses tør med oliefri trykluft. Hvis der derefter fortsat samler sig vand i lygten, skal den udskiftes.

Kapillarvirkning

Et mindre kendt fænomen er kapillarvirkningen i lygter. Dette fænomen bevirker ofte, at der trænger vand ind i en lygte og samler sig der. Kapillarvirkningen beskriver egenskaberne for væsker, der udvider sig forskelligt i snævre rør eller revner. I en elektrisk ledning opstår kapillarvirkningen ved, at vandmolekyler og molekyler i ledningsisoleringen tiltrækker hinanden. Jo mindre en kapillar (kapillar = snævert hulrum) er, jo kraftigere er denne tiltrækning. For at kapillarvirkningen kan opstå, skal der trænge vand ind i ledningen. Årsagen hertil er ofte en ikke vandtæt stikforbindelse. Simple flade kabelsko, strømtve etc. yder ikke ledningen tilstrækkelig beskyttelse mod fugtighed. Dermed kan der trænge vand ind i ledningen via den dårligt isolerede eller uisolerede ende af ledningen (se fig. 3). Som følge af kapillarvirkningen i ledningen kryber fugtigheden frem mellem kobberlederne og isoleringen og ind i lygten. Derfor skal der altid bruges vandtætte stik og ledningssamlinger som f.eks. Superseal-stik (se fig. 4).

...

Reklamerer en kunde over kraftige dugdannelse i en lygte på hans bil, kan det have forskellige årsager. For at kunne finde fejlen hurtigt og sikkert kommer man ikke udenom en systematisk fremgangsmåde."

Af instruktionsbog fra en anden bilmodel, men fra det samme bilmærke som klagerens fremlagt af selskabet, fremgår bl.a.:

"Kondensvand i forlygter og baglygter

Forlygter og baglygter er ventileret for at kompensere for normale ændringer i lufttrykket.

Kondensvand kan være et naturligt biprodukt af dette design. Når fugtig luft trænger ind i lygteenheden gennem ventilationsåbningerne, kan der opstå kondensvand, hvis temperaturerne er lave. Ved normal kondensation kan der dannes en fin tåge på indersiden af linsen. Denne fine tåge forsvinder og fordampes gennem ventilationsåbningerne ved normal drift.

Denne fordampning kan tage helt op til 48 timer under tørre vejrforhold.

Eksempler på acceptabel dannelse af kondensvand:

- En fin tåge (ingen striber, mærker efter dråber eller store dråber).
- En fin tåge, der dækker mindre end 50 % af linsen.

Eksempler på uacceptabel dannelse af kondensvand:

- En vandansamling i lygten.
- Striber, mærker efter dråber eller store dråber på indersiden af linsen."

Af udateret artikel fra Koed BMW fremlagt af selskabet fremgår bl.a.:

"Vi ønsker at informere omkring fugt i forlygterne, dette kan føles som en defekt. Men faktisk er det en konsekvens af moderne forlygtedesign. Og er ikke altid en defekt.

I gamle dage, eksempelvis på BMW E30, der var forlygterne hermetisk forseglede enheder. Dette var fantastisk, da dette betød at de var fuldstændigt tætte, og der blev meget sjældent konstateret vand i dem. Når der blev konstateret vand, så vidste man at noget var galt. Nogle gange en pakning, andre gange et dæksel som skulle sættes korrekt på og andre gange et defekt og utæt lygte. Man udbedrede fejlen, og det var det.

Som vi husker, begyndende med BMW E39 facelift forlygterne i år 2000. Da begyndte vi at se en stigning i reklamationer omkring fugt og vand i forlygterne. Dette resulterede i at producenterne begyndte at informere omkring de nye designs på forlygterne. Hvor de i gamle dage var forseglede enheder, så var de nye designs ventilerede forlygter. Dette betyder at luft inde i lygten kan sive ud, og luft udenfor lygten kan sive ind.

Hold, hold, hold .. ! Siger du måske, der er vand i min forlygte. Dette kan ikke være rigtigt, og hvad har jeres forklaring med dette at gøre.

Lad os forklare: Når pærerne tændes, så udvikler de meget varme. Så luften inde i lygten udvider sig. Som luften udvider sig, så siver den ud af lygten. Og når forlygten køler ned igen, så trækker luften sig sammen igen, og hiver hermed frisk luft ind i lygten, som kan indeholde fugt. Med mange cykluser som dette, så kan fugten akkumulere sig op, og vise sig som kondensering på indersiden af lygteglasset.

Selvfølgelig kan man ikke forklare alle tilfælde af fugt i lygten med dette, sommetider er der en defekt og lygten bør udskiftes.

En stærk indikation på et normalt kondenseringsproblem er hvis begge forlygter viser kondensering. Dog er det ikke en stærk indikation på en defekt, hvis kun en forlygte har kondensering.

...

Endelig vil vi gerne vise nogle eksempler på både normal kondensering, samt defekt kondensering.

A. Viser normal kondensering.

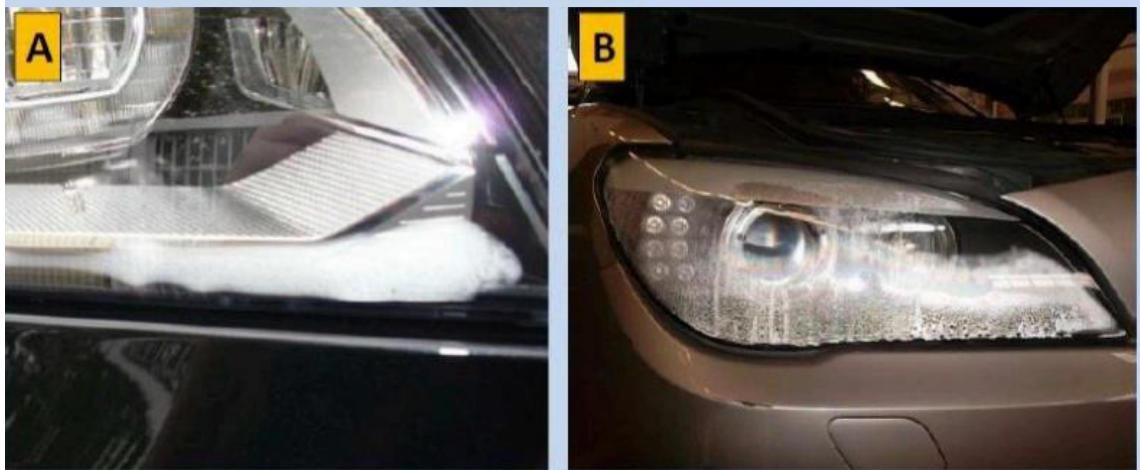
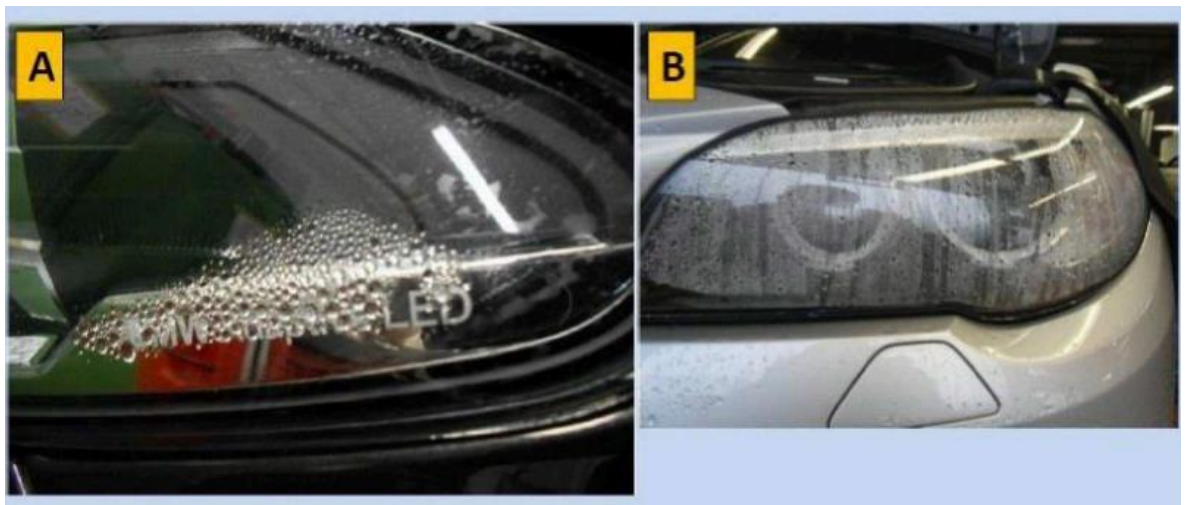
B. Viser en defekt forlygte.



Ankenævnet for Forsikring

10.

103451



Ankenævnet for Forsikring

11.

103451

Klageren har indsendt billeder af billygten. Af billederne fremgår bl.a.:

"



"

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"4.4 Kaskoforsikring

...

Forsikringen dækker

Forsikringen dækker enhver skade på den forsikrede bil samt ved tyveri og røveri, bortset fra de nævnte undtagelser i afsnit 4.5.

...

4.5 Fælles bestemmelser for delkasko- og kaskoforsikring

...

Forsikringen dækker ikke

...

- Skade, der skyldes fabrikationsfejl eller konstruktionsfejl samt skade omfattet af reklamationers ret, kulance og garanti."

Ankenævnet for Forsikring

12.

103451

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 10/3 2025, at der er en revne i venstre forlygte på hendes bil, der medfører, at lygten dugger til, og skaber en risiko for skade på bilens elektronik. Selskabet afviste den 22/4 2025 dækning med henvisning til, at revnen ikke er opstået ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, og at der er tale om en kendt fejl på LED-forlygter. Klageren ønsker dækning for udskiftning af lygten.

Klageren har anført, at hun købte bilen i marts 2024, at hun inden garantiens udløb sendte bilen til en mekaniker for at tjekke for eventuelle skader, og at mekanikeren i den forbindelse fandt en revnet venstre forlygte, der trækker fugt ind. Klageren har anført, at "En ny lygte koster i omegnen af 11.000 kr. som reservedel. Dertil værkstedsomkostninger. Når vi selv ser på lygten er det tydeligt, at revnen er det eneste sted, hvor gummilisten om lygten er nærmest ikke eksisterende. Der er en gummiliste om lygten, som beskytter den mod slag fra kølerhjelme og udefrakommende påvirkning. Gummilisten er dog ikke jævnt fordelt om lygtens kant. Langt fra".

Selskabet har anført, at selskabets taksator har besigtiget bilen og har kunnet konstatere, at der ikke er en revne i forlygten. Selskabet har principalt anført, at klageren ikke har bevist, at der har været en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, idet klageren ikke har været i stand til at oplyse, hvordan eller hvornår revnen skulle være opstået. Selskabet har anført, at taksatoren ikke kunne konstatere stenslag i selve glasset, samt at taksatoren har udelukket, at der kunne være tale om en kollisionsskade, da den skadede del af lygteglasset sidder under front-hjelmen. Selskabet har subsidiært anført, at revnen er opstået som følge af en kendt fabrikationsfejl, idet det er et kendt problem ved LED-lygter på en bil, at der kan opstå kondens i lygterne, som kan medføre revner. Selskabet har herved bl.a. anført: "Subsidiært gør selskabet gældende, at der er tale om en fabrikationsfejl, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 4.5. Lygten er sammensat af to forskellige plastdele, som arbejder forskelligt. Der er en flydende pakning imellem de to plastdele, der kan forårsage revnen, når der sker en varmepåvirkning indefra samtidig med kuldepåvirkning udefra." Selskabet har i den forbindelse henvist til artikler og en

Ankenævnet *for* Forsikring

13.

103451

instruktionsbog fra en anden model, der omtaler, at kondens i forlygter er sædvanligt forekommende.

Det fremgår af skadesanmeldelse af 10/3 2025, at "Der er en revne i venstre forlygte, som vi ikke har købt bilen med, og som vi ikke ved, hvornår er sket. Revnen er konstateret, da vi sendte bilen til service før udløb af købsgarantien. Forlygten dugger til, og der er risiko for skade på bilens elektronik. Revnen begynder på ydersiden af lygten og er løbet ind under motorhjelm".

Det fremgår af selskabets telefonnotat af 31/3 2025, at "Det kan dog godt være den 'kendte' fejl med LED forlygter der bliver varme henover vinteren og får glasset til at revne og dermed dugger glasset. Hvis det er tilfældet, er det en garantisag og ikke en forsikringssag. Fortalt kunden om hele forhistorien med revnede forlygter mm. og at hvis ikke det er en forsikringssag, så er det en garantisag. Så der er forbehold på".

Det fremgår af taksatorrapport af 7/4 2025, at "Der ses ikke skade på forlygten, skaden afvises".

Det fremgår af selskabets telefonnotat af 14/4 2025, at klageren "ringer og siger at værkstedet ikke kan køre det som en garantisag, da de ikke havde købt bilen med revnen i glasset. Samtidig har [bilmærke] ikke hørt om den her 'kendte fejl' i forlygterne".

Det fremgår af udateret artikel fra Hella.com fremlagt af selskabet, at "Dug indvendigt i forlygter og andre lygter opfattes af de fleste bilister som fejl. Men i visse tilfælde er dette fænomen fysisk betinget... Hvis der klages over ovennævnte fænomen, behøver der ikke nødvendigvis at være tale om en fejl. Ved tildugning af lygteglasset bør det areal, som lyset passerer, være tørt efter et vist tidsrum ved kørsel med tændt lys. Denne proces kan dog variere på grund af omgivelsestemperatur og den relative luftfugtighed. Denne proces er normal som følge af fysiske lovmæssigheder, og fra et teknisk synspunkt er det ikke et problem, da reflektoren er beskyttet mod påvirkninger fra dugdannelser. Når pæren tændes, opvarmes luften inde i lygten.

Fugten i baglygtehuset fortrænges gennem lygte-husets ventilationsåbning, når luften opvarmes, tørres og udvider sig. Når pæren slukkes, afkøles luften i baglygten langsomt igen. Dermed 'suges' der fugtmættet luft udefra og ind i lygtehuset. Det kan medføre, at der ved høj luftfugtighed og store temperaturforskelle sker en kondensering inde i lygtehuset og på indersiden af lygteglasset. Dette forhold optræder især i den kolde årstid og i fugtigt vejr".

Det fremgår af instruktionsbog fra en anden bilmodel fremlagt af selskabet, men fra det samme bilmærke som klagerens, at "Forlygter og baglygter er ventileret for at kompensere for normale ændringer i lufttrykket. Kondensvand kan være et naturligt biprodukt af dette design. Når fugtig luft trænger ind i lygteenheden gennem ventilationsåbningerne, kan der opstå kondensvand, hvis temperaturerne er lave. Ved normal kondensation kan der dannes en fin tåge på indersiden af linsen. Denne fine tåge forsvinder og fordamper gennem ventilationsåbningerne ved normal drift. Denne fordampning kan tage helt op til 48 timer under tørre vejrforhold. Eksempler på acceptabel dannelse af kondensvand: En fin tåge (ingen striber, mærker efter dråber eller store dråber). En fin tåge, der dækker mindre end 50 % af linsen. Eksempler på uacceptabel dannelse af kondensvand: En vandansamling i lygten. Striber, mærker efter dråber eller store dråber på indersiden af linsen".

Det fremgår af udateret artikel fra Koed BMW fremlagt af selskabet, at "Vi ønsker at informere omkring fugt i forlygterne, dette kan føles som en defekt. Men faktisk er det en konsekvens af moderne forlygtedesign. Og er ikke altid en defekt. I gamle dage, eksempelvis på BMW E30, der var forlygterne hermetisk forseglede enheder. Dette var fantastisk, da dette betød at de var fuldstændigt tætte, og der blev meget sjældent konstateret vand i dem. Når der blev konstateret vand, så vidste man at noget var galt. Nogle gange en pakning, andre gange et dæksel som skulle sættes korrekt på og andre gange et defekt og utæt lygte. Man udbedrede fejlen, og det var det. Som vi husker, begyndende med BMW E39 facelift forlygterne i år 2000. Da begyndte vi at se en stigning i reklamationer omkring fugt og vand i forlygterne. Dette resulterede i at producenterne begyndte at informere omkring de nye designs på forlygterne. Hvor de i gamle dage var forseglede enheder, så var de nye designs ventilerede forlygter. Dette betyder at luft inde i

lygten kan sive ud, og luft udenfor lygten kan sive ind... Når pærerne tændes, så udvikler de meget varme. Så luften inde i lygten udvider sig. Som luften udvider sig, så siver den ud af lygten. Og når forlygten køler ned igen, så trækker luften sig sammen igen, og hiver hermed frisk luft ind i lygten, som kan indeholde fugt. Med mange cyklusser som dette, så kan fugten akkumulere sig op, og vise sig som kondensering på indersiden af lygteglasset. Selvfølgelig kan man ikke forklare alle tilfælde af fugt i lygten med dette, sommetider er der en defekt og lygten bør udskiftes. En stærk indikation på et normalt kondenseringsproblem er hvis begge forlygter viser kondensering. Dog er det ikke en stærk indikation på en defekt, hvis kun en forlygte har kondensering".

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 4.4, at forsikringen dækker enhver skade på den forsikrede bil, bortset fra de nævnte undtagelser i afsnit 4.5. Det fremgår af punkt 4.5, at forsikringen ikke dækker skade, der skyldes fabrikationsfejl eller konstruktionsfejl samt skade omfattet af reklamationsret, kulance og garanti.

På baggrund af de fremlagte fotos må nævnet lægge til grund, at der er opstået en revne i forlygten. Nævnet lægger desuden som ubestridt til grund, at revnen er opstået i klagerens ejertid.

Nævnet finder, at en sådan revnedannelse som udgangspunkt er omfattet af kaskodækningen, og spørgsmålet er herefter, om selskabet har bevist, at revnen er omfattet af forsikringsbetingelsernes punkt 4.5, hvor det fremgår, "at forsikringen ikke dækker skade, der skyldes fabrikationsfejl eller konstruktionsfejl".

Efter en samlet vurdering finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at revnen skyldes en fabrikations- eller konstruktionsfejl. Selskabet skal derfor dække udbedringen af den revnede forlygte.

Nævnet har lagt vægt på, at selskabet over for nævnet i det væsentlige har angivet følgende om årsagen til revnen: "Lygten er sammensat af to forskellige plastdele, som arbejder forskelligt.

Ankenævnet for Forsikring

16.

103451

Der er en flydende pakning imellem de to plastdele, der kan forårsage revnen, når der sker en varmepåvirkning indefra samtidig med kuldepåvirkning udefra."

Nævnet finder, at selskabets angivelse af en mulig skadeårsag ikke udgør tilstrækkeligt bevis for, at revnen skyldes en fabrikations- eller konstruktionsfejl, idet nævnet bemærker, at der ikke ses foretaget en nærmere undersøgelse af, om den anførte mulige skademekanisme er den egentlige årsag til revnen.

Det kan efter nævnets opfattelse ikke føre til andet resultat, at klageren ikke har kunnet oplyse, hvornår og hvordan skaden er opstået.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Tryg Forsikring A/S, skal dække udbedring af den revnede forlygte i overensstemmelse med forsikringsbetingelserne med tillæg af renter jf. forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.



Jørgen Steen Sørensen

formand