

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 3. december 2025 blev i sag nr. 103840:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Topdanmark Forsikring A/S - en del af If Skadeforsikring
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 24/6 2025 har klageren bl.a. anført:

"Den 6. januar 2025 mistede jeg herredømmet over min bil pga. sne og glat føre og påkørte en container, som stod i siden af vejen. Som følge heraf blev bilen totalskadet. Jeg anmeldte skaden til Topdanmark under min kaskoforsikring.

Topdanmark har afvist at dække skaden med den begrundelse, at de ikke finder det sandsynliggjort, at påkørslen er sket som oplyst. De mener, at bilen har ramt containeren flere gange, og at hændelsen derfor ikke er tilfældig. Desuden henviser de til forudbestående tekniske fejl i bilen, som dog ikke havde betydning for selve uheldet.

Jeg er uenig i afgørelsen, da jeg mener, at skaden er sket som beskrevet, og at der er tale om en dækningsberettiget hændelse under glatte forhold. Jeg ønsker derfor, at sagen bliver prøvet af Ankenævnet.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

... Jeg ønsker, at Topdanmark ændrer deres afgørelse og anerkender min skade som en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed i henhold til min kaskoforsikring.

Det betyder, at jeg ønsker at få udbetalt den erstatning, som bilen er vurderet til ved totalskade, jf. den tidligere værdifastsættelse fra selskabets taksator."

Selskabet har den 7/8 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Sagen handler om, at klager har anmeldt til selskabet, at han grundet glat føre havde påkørt en container i et industrikvarter, hvorved bilen blev totalskadet. Klager ønsker dækning for skaden over bilens kaskoforsikring og har i den forbindelse fremsat et krav på 35.000 kr.

Grundet omstændighederne i sagen har vi afvist at dække klagers krav, da vi ikke mener, at klager har sandsynliggjort, at bilen er blevet totalskadet som følge af en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Vi har herved lagt vægt på bilens tilstand på skadetidspunktet samt klagers forklaringer om hændelsen, der ikke stemmer overens med de faktiske fund på skadestedet.

Fakta om forsikringen

Klager har tegnet en bilforsikring for sin [bil] i Topdanmark Forsikring. Bilen er fra 2008 og har kørt ca. 280.000 km.

Af policen fremgår det, at der er tegnet dækning for kasko- og ansvarsskader, påkørsel af dyr, fri-skade, udvidet glas, parkeringsskade og vejhjælp, jf. bilag 1. Forsikringen er tegnet på vilkår Bil 8815-1, jf. bilag 2.

Den gældende selvrisko for kasko- og ansvarsskader udgjorde på skadetidspunktet 2.284 kr. (2025).

Sagsforløbet

Klager anmeldte elektronisk til selskabet den 7. januar 2025, at han kom til at påkøre en container grundet snevejr.

Skaden var efter det oplyste sket den 6. januar 2025 i tidsrummet kl. 07:00-07:59.

Vi indsætter her kopi af internetanmeldelsen:

'Hvad er der sket? Jeg har ramt en genstand eller bygning

Hvornår skete skaden? 06-01-2025

På hvilket tidspunkt skete skaden? 07:00 - 07:59

Hvor skete skaden? ...

Beskriv, hvad der skete Der var meget sne på vejen og det sneede meget Jeg kom til at køre ind i ind i en container'

Vores autotaksator takserede skaderne på bilen og sendte herefter sagen videre til en skadeinspektør, da han ikke kunne få skaderne på bilen til at hænge sammen med en påkørsel af en container. Autotaksatoren og mekanikeren havde ved besigtigelsen konstateret flere fejl samt udlæst bilens styresystem, der også viste fejl på bilen. Der blev bl.a. konstateret fejl i bilens automatgearkasse og bilen havde startproblemer. Mekanikeren kunne ved taksering ikke starte bilen.

Vores skadeinspektør undersøgte herefter sagen nærmere og undersøgelsen bekræftede autotaksatorens vurdering, hvorfor vi den 22. januar 2025 afviste vi at dække skaden overfor klager, da vi ud fra de foreliggende oplysninger vurderede, at der ikke var tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, jf. bilag 3.

Klager henvendte sig efterfølgende den 3. februar 2025 med bemærkninger til afgørelsen, jf. bilag 4 og selskabet fastholdt herefter afgørelsen ved mail samme dag, jf. bilag 3.

Herefter henvendte klager sig til selskabets kundeklageansvarlige, der ved mail af 13. juni 2025 fastholdt afvisningen, jf. bilag 5.

Ankenævnet *for* Forsikring

3.

103840

Vores syn på sagen

Det følger af de almindelige forsikringsretlige principper og praksis, at det er klager, der skal sandsynliggøre, at der er tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed samt sandsynliggøre rigtigheden af det fremsatte krav.

Forsikringsaftaleloven § 22 (FAL)

'Den sikrede skal, hvis han rejser krav mod selskabet, give dette alle ham tilgængelige oplysninger om forhold, som kan være af betydning for bedømmelsen af forsikringsbegivenheden, for fastsættelsen af det beløb, selskabet skal yde, eller for de dækningskrav, selskabet måtte have mod andre.'

Vi mener ikke, at klager har sandsynliggjort, at skaden på bilen er sket som anmeldt af klager, herunder at bilen er blevet totalskadet i forbindelse med en tilfældig dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, jf. forsikringsvilkårenes punkt 19, hvorfor den er undtaget fra dækning, jf. forsikringsvilkårenes punkt 20.

Skaderne på bilen

Vi har lagt særlig vægt på, at vi ud fra vores grundige undersøgelse af klagers bil kunne konstatere, at bilen efter al overvejende sandsynlighed havde ramt containeren mere end 1 gang, hvilket ikke ville være tilfældet, hvis der var sket et færdselsuheld som beskrevet i anmeldelsen. I det hele taget er det ikke normalt, at man i forbindelse med et uheld påkører den samme genstand to gange eller at der i en og samme påkørsel sker to kollisioner 'ved siden af hinanden'.

Dette kunne konstateres ud fra skadernes udseende og omfang på fronten af bilen, hvor der var afsat flere mærker/lodrette linjer på bilens front. Undersøgelsen viste, at afstanden mellem mærkerne på fronten ikke stemte overens med en enkelt påkørsel af containeren som anmeldt af klager, hvorfor skaderne med stor sandsynlighed var opstået ved flere påkørsler af containeren.

Som det fremgår af billederne i skadeinspektørens interne rapport, er der flere skader, der efter selskabets vurdering ikke alene kan være opstået ved en enkelt kollision, jf. bilag 7 side 6-7, 10-11. Ud fra vores gennemgang af skader på bilens front, kunne vi konstatere, at der var 3 skader på fronten. Skadernes udseende og den opmålte bredde på kontaktfladerne stemte overens med de lodrette stivere på containeren. Derimod kunne vi ved opmåling konstatere, at afstanden mellem de 2 skader ud for passagersædet ikke stemte overens med afstanden til skaden ud for førersædet, hvorfor de 3 skader på fronten efter vores vurdering ikke var sket samtidigt.

Vi har indsat nogle af billederne, hvor det fremgår, at der er flere mærker, der henset til containerens udformning, ikke kan være opstået ved en enkelt påkørsel, jf. markeringerne med røde cirkler:

...

Til sammenligning har vi indsat et billede af den pågældende container, hvor det ses, at der er to lodrette afstivere/opstandere på containeren:

...

Udover at mærkerne/skaderne på bilens front ikke stemmer overens med en enkelt påkørsel, viste undersøgelsen af bilen også, at bilen havde ramt containeren på en måde, så bilen var ført lige frem og havde ramt frontalt mod containeren. Dette forekommer efter selskabets vurdering meget atypisk, når skadeårsagen er oplyst til, at klager mistede kontrollen over bilen, hvorfor det ville have været naturligt at ramme containeren med en skæv vinkel - også henset til, at man må for-

mode, at klager ville have forsøgt at undvige containeren. I samme forbindelse kunne det konstateres, at der ikke var udløst airbag i bilen ved kollisionen samt at skaderne blev vurderet til at være opstået ved en kollision hvor hastigheden var mindre end 25 km/t.

Derudover har vi lagt vægt på, at containeren var placeret i siden af vejen og der var således god plads til at køre forbi den, hvilket efter selskabets vurdering ikke tilsiger, at man ville ramme ind i den. Klager har hertil forklaret, at det sneede og vejen var glat, hvorfor han mistede styringen. Vejrforholdene på skadetidspunktet forklarer dog ikke, hvorfor bilen skulle have ramt containeren flere gange. Vi mener derfor ikke, at de glatte forhold skulle have muliggjort, at bilen var blevet ramt i en lige vinkel og med flere ensartede skader til følge. Henset til de besynderlige omstændigheder ved selve hændelsen har selskabet ikke tiltro til, at påkørslen af containeren er sket tilfældigt som forklaret af klager.

Flere forudbestående fejl ved bilen

Endelig har vi lagt vægt på, at bilen havde flere forudbestående kritiske fejl i motor og gearkasse, hvilket sås ved fejludlæsning foretaget af værkstedet ved besigtigelse af skaderne på bilen. Værkstedet påviste i den forbindelse alvorlige fejl i bilens automatgearsystem og bilens forbrændingsystem, hvor EGR-ventilen var fejlbehæftet. Fejlene havde ingen relation til sammenstødet med containeren, jf. bilag 7 side 7-9.

På trods af de konstaterede fejl ved bilen, herunder at motoren ikke ville starte ved værkstedets gennemgang af bilen, har klagers [familiemedlem1] på forespørgsel oplyst, at bilen ikke fejlede noget.

Md hensyn til klagers oplysning om, at han har forhandlet med autotaksatoren om erstatningen, gør vi opmærksom på, at der alene er tale om en værdifastsættelse af bilen, jf. bilag 6. Beløbet er derfor ikke et tilsagn om, at skaden er dækket, men derimod en fastsættelse af værdien af bilen, hvorefter beløbet kan komme til udbetaling, hvis selskabet efterfølgende vurderer, at skaden er dækket af forsikringen. Vi har tidligere henvist klager til ankenævnspraksis, hvor Nævnet har udtalt at erstatningsbeløbet er fastsat med forbehold for selskabets erstatningspligt, herunder kendelsen 98672. Derudover har vi tidligere henvist til kendelsen 98494 vedr. manglende tiltro til klagerens anmeldelse i forbindelse med påkørsel af et træ. Vi kan tillige henvise til kendelse 98189.

Vi fastholder vores afgørelse

På baggrund af de mange atypiske omstændigheder i sagen fastholder vi vores afgørelse, da vi ikke mener, at bilen er blevet skadet ved en tilfældig dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Vi har herved lagt vægt på, at der ikke er overensstemmelse mellem klagers anmeldelse om, at han ved et uheld har påkørt en container og de faktiske undersøgelser af bilen og skadestedet. Derudover har vi lagt vægt på de konstaterede forudbestående skader/forhold ved bilen, der ikke kan være sket ved hændelsen, hvorfor bilen således stod overfor en dyr og omfattende reparation inden hændelsen."

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

"Jeg fastholder, at skaden på min bil er opstået ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed den 6. januar 2025, og jeg anmoder Ankenævnet om at tilsidesætte Topdanmarks afvisning af min kaskodækning.

Topdanmarks vurdering bygger på antagelser, der ikke tager højde for vejrforholdene på skadetidspunktet, mulige forklaringer på skademønsteret samt bilens tekniske tilstand før uheldet.

1. Skadens forløb og vejrforhold

- På skadetidspunktet sneede det kraftigt, og vejbanen var glat. Det er velkendt, at glatføre kan medføre usædvanlige og ukontrollerede bevægelser af køretøjer.
- Det er derfor ikke usandsynligt, at bilen kunne ramme den samme genstand mere end én gang, hvis den fx skred sidelæns eller blev kastet tilbage efter første påkørsel.
- Topdanmarks vurdering af, at flere kollisioner er 'unormale', er uden teknisk dokumentation for, at det ikke kan ske under glatføre-forhold.

2. Skademønster og kollisionsvinkel

- At bilen har ramt containeren frontalt er ikke uforeneligt med et glatføre-uheld. Når man mister kontrollen på glat vej, kan bilen dreje uforudsigeligt og ende med at ramme frontalt.
- Jeg bestrider, at det er muligt at udlede præcis kollisionshastighed og vinkel alene ud fra skaderne, uden fuld teknisk rekonstruktion og uafhængig ekspertvurdering.
- Airbags udløses typisk kun ved en vis hastighed eller under bestemte vinkel- og decelerationsforhold. Manglende udløsning er derfor ikke bevis for lav hastighed eller for, at skaden ikke er dækningsberettiget.

3. Påstand om forudbestående fejl

- De påviste mekaniske fejl (gear, motor, EGR) har ingen sammenhæng med selve kollisionsskaderne og er derfor irrelevante for spørgsmålet om, hvorvidt uheldet er dækningsberettiget.
- Bilen var fuldt funktionsdygtig før uheldet, og eventuelle tekniske problemer kan være opstået som følge af kollisionen eller kulde-/vejrforhold.

At bilen ikke kunne starte ved værkstedsinspektionen kan skyldes skader efter kollisionen, batteriafladning eller kulde.

4. Placeringen af containeren

- At der 'var god plads til at køre forbi' er irrelevant, når der tages højde for glatføre og tab af kontrol.
- Det er netop kendetegnet ved et glatføreuheld, at føreren ikke kan styre præcist uden at ramme en genstand – også selvom der under normale forhold ville være plads til at passere.

5. Værdiansættelse vs. dækningspligt

- Topdanmark har selv foretaget en værdifastsættelse af bilen, hvilket viser, at de har anerkendt skadens omfang.
- Når en forsikringstager har opfyldt sin oplysningspligt, må udgangspunktet være, at forsikringsbegivenheden dækkes, medmindre der foreligger sikre beviser for det modsatte.
- I denne sag bygger afvisningen på formodninger og ikke på entydige beviser.

Afslutning og påstand

Jeg mener, at Topdanmarks afvisning er baseret på hypotetiske vurderinger uden tilstrækkelig teknisk dokumentation og uden at tage fuldt hensyn til de faktiske vejr- og vejforhold.

Jeg anmoder derfor Ankenævnet om at give mig medhold og pålægge Topdanmark at udbetale kaskoerstatning på 35.000 kr. med tillæg af renter fra skadedatoen."

Selskabet har i brev af 27/8 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har modtaget klagers yderligere bemærkninger, der ikke indeholder nye oplysninger til sagen. Vi er ikke enige med klager i, at der er tale om hypotetiske antagelser.

Tværtimod er selskabets vurdering foretaget ud fra konkrete fakta, hvilket er understøttet af de foretagne undersøgelser i sagen, jf. bilag 7.

Vi har således kunnet konstatere, at bilen var forsynet med 4 lovlige vinterdæk. På trods af dette viste vores undersøgelser af bilen, at kollisionen var frontal og således uden nogen tegn på pludselig udsving/undvigemanøvre. Vi finder det usandsynligt, at bilen ved et tilfælde ville kunne ramme den samme genstand flere gange med en skadevoldende kraft som det ses af de optagne fotos af den skadede bil, jf. vores redegørelse af 7. august 2025 samt bilag 7.

Ligeledes er airbagzonen ramt frontalt og henset til den manglende udløsning af denne, har vi derfor kunnet konkludere, at hastigheden har været lavere end det punkt som Ford har antaget er nødvendigt for at beskytte fører og passager.

Hvis bilen var skredet i sneen med en hastighed omkring 25 km/t ville bilen med al sandsynlighed holde stille ved den første kollision og ikke have mulighed for at gentage påkørslen med samme hastighed igen som anført af klager. I det hele taget ville bilen ikke blive skubbet frem og tilbage i flere omgange på en plan vej, heller ikke hvis der lå lidt sne på vejen, og klager har da heller ikke tidligere forklaret, at det skulle være tilfældet. Vi kan dog ud fra klagers bemærkninger nu forstå, at han ikke bestrider, at der er sket mere end én påkørsel af containeren.

Ud fra selskabets vurdering vil dette alene være muligt, hvis der er tale om en bevidst handling, hvilket de påviste mærker på bilen understøtter.

Endelig henviser vi til klagers bils historik/fejludlæsning om motorproblemer, og at motoren ikke ville starte ved værkstedets gennemgang af bilen, samt at de påviste motorfejl ikke kan henføres til klagers anmeldelse om påkørsel af en container, jf. bilag 7.

Vi har ikke yderligere kommentarer til klagers bemærkninger, og henviser derfor til vores tidligere redegørelse, hvor vi har redegjort nærmere for vores afgørelse.

På den ovennævnte baggrund fastholder vi vores afgørelse og indstiller herefter sagen til afgørelse for Nævnet."

Klageren har i brev af 31/8 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg fastholder, at skaden på min bil opstod ved et dækningsberettiget uheld den 6. januar 2025.

Topdanmark fremfører, at fordi bilen havde vinterdæk, og fordi kollisionen var frontal, kan der ikke være tale om tab af kontrol. Jeg må understrege, at tab af vejgreb kan ske selv med vinterdæk, når der er sne og glat føre, hvilket også var tilfældet på uheldstidspunktet.

Ankenævnet for Forsikring

8.

103840

At bilen har ramt containeren mere end én gang er ikke bevis for en bevidst handling. Ved glatføre kan en bil skride, ramme, blive kastet tilbage og igen ramme den samme genstand. Det er en kendt risiko, når vejgrebet er tabt.

Manglende airbag-udløsning er heller ikke et bevis for lav hastighed eller bevidst handling, da airbag-systemer kun aktiveres under særlige vinkel- og decelerationsforhold.

Endelig er bilens motorfejl uden sammenhæng med kollisionen og har ingen betydning for, om skaden er dækningsberettiget.

Jeg anmoder derfor fortsat Nævnet om at give mig medhold og pålægge Topdanmark at udbetale kaskoerstatning."

Selskabet har i brev af 18/9 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har modtaget klagers yderligere bemærkninger, hvor han anfører, at der selv med vinterdæk, kan ske tab af vejgreb i glat føre. Vi bestrider ikke, at man kan skride i glat føre, også selvom bilen er forsynet med vinterdæk.

Vi bestrider derimod, at bilen i glatføre ville kunne ramme den samme genstand flere gange på det samme sted (frontalt). Vi har i den forbindelse bedt firmaet Dancrash om en vurdering af klagers påstand og har modtaget følgende svar:

...

[Selskabet]

Vi har en kunde som påstår, at en bil i glatføre kan ramme samme genstand flere gange.

...

[DanCrash]

'Nu genkender jeg ikke sagen, og kan der ikke huske detaljerne, hvis jeg tidligere har hørt dem, men som udgangspunkt rammer to genstande ikke hinanden flere gange det samme sted. Men hvis bilen kun snitter containeren i en 'sliding collision' kan den godt ramme over en længere stykke, eller blive skubbet lidt fra, og ramme igen, men så vil det som udgangspunkt ikke være frontalt.

Det afhænger rigtig meget af 'hvordan' de har ramt hinanden, men jeg er tilbøjelig til at sige, at der ikke kommer to eller flere større kollisioner mellem bil og container, med det forbehold at jeg ikke kender scenariet.'

...

[Selskabet]

[Foto af skaderne på bilens front]

...

[DanCrash]

'Umiddelbart stemmer afstanden fra hjørnet af containeren til den lodrette afstiver med 60 cm, som der ses at være mellem de tætteste mærker på forenden af bilen ved 'V' et på nummerpladen og hen til mærkerne ved venstre forlygte. Men det andet mærke mellem nummerpladen og højre forlygte ser jeg ikke kan opstå i én og samme kørsel.

Hvis bilen rammer containeren med respekt for skaderne, vil den stoppe i kollisionen og kører ikke videre frem hvor den for mulighed for at ramme igen. Alene ud fra de to fotos vurderer jeg at der er mere end én kollision, som ikke kan opstå i én fremkørsel.'

...

Som det fremgår af svaret fra Dancrash er det deres vurdering – alene ud fra de fremlagte fotos, at der er tale om mere end én påkørsel, der ikke kan opstå i én fremkørsel. Det er således deres vurdering, at hvis bilen rammer containeren, vil den stoppe i kollisionen og derfor ikke køre frem og tilbage med mulighed for at ramme igen."

Klageren har i brev af 23/9 2025 til nævnet bl.a. anført:

"1. Begrænsninger i Dancrash' vurdering

Vurderingen er alene foretaget ud fra fotos, uden stedbesigtigelse, uden data fra bilen og uden en egentlig rekonstruktion af uheldet. Selv Dancrash skriver udtrykkeligt, at de ikke kender scenariet, og at deres vurdering sker 'med forbehold'. Der er således ikke tale om en entydig teknisk konklusion, men om en hypotetisk vurdering med klare begrænsninger.

2. Anerkendelse af mulighed for flere kontaktpunkter

Dancrash anfører, at ved en såkaldt 'sliding collision' (skridende påkørsel) kan en bil ramme containeren over et længere stykke eller ramme igen. Det er netop kendetegnet ved glatføre, at bilen kan skride og få flere kontaktpunkter med samme genstand. Dette stemmer med min forklaring om hændelsesforløbet.

3. Vejrforholdene

På uheldstidspunktet var der sne og glat føre. Det er almindeligt kendt, at selv biler med vinterdæk kan miste vejgrebet under sådanne forhold. Topdanmark bestrider ikke, at tab af kontrol kan ske ved glatføre. Det er derfor sandsynligt, at hændelsen kan være forløbet, som jeg har forklaret.

4. Manglende bevis for bevidst handling

Topdanmark antyder fortsat, at der kan være tale om en bevidst handling. Der foreligger imidlertid intet bevis, der underbygger en sådan påstand. Det er ikke tilstrækkeligt at henvise til skademønstre alene, særligt når der foreligger en plausibel forklaring baseret på vejrforholdene.

Afsluttende bemærkning

Dancrash' udtalelse kan ikke tillægges afgørende vægt, da den er baseret på fotos og forbehold. Samtidig understøtter den, at en skridende kollision kan medføre flere kontaktpunkter – hvilket netop passer med uheldets karakter.

Jeg fastholder derfor, at skaden er opstået ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, og jeg anmoder Ankenævnet om at give mig medhold."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af erstatningsopgørelse af 23/1 2025 fra selskabets taksator fremgår bl.a.:

"Undertegnede accepterer 35.000,00 kr. incl. moms i erstatning til fuld og endelig afgørelse.

...

Erstatningsbeløbet er fastsat med forbehold af forsikringsselskabets erstatningspligt."

Ankenævnet *for* Forsikring

10.

103840

Ankenævnet for Forsikring

11.

103840

Af selskabets taksatorrapport af 23/1 2025 fremgår bl.a.:

"KM-stand: 280005
Årgang: 2008
1. Reg dato: 07.11 .2008
Handelsværdi: 35.000,00 kr.
Rep. grænse: 26.250,00 kr."

Af selskabets undersøgelsesrapport fremgår bl.a.:

"Konklusion: Udredningen viste, at skaderne på fronten af bilen stammede fra kollisionen med en identificeret container, hvilket var i overensstemmelse med anmeldelsen.

Skadernes udseende og omfang på fronten af bilen, var ikke i overensstemmelse med en enkelt kollision med containeren, som oplyst ved anmeldelsen.

Udredningen viste, at skaderne med stor sandsynlighed var opstået ved flere påkørsler af den identificerede container.

Værkstedet som takserede skaden påviste alvorlige fejl i bilens automatgearsystem og bilens forbrændingssystem, hvor EGR ventilen var fejlbehæftet.

Der var udredningens konklusion, at bilens drivlinje var fejlbehæftet forud for den anmeldte skade og der var ingen relation mellem de udlæste motorfejl og den anmeldte skade.

Der var rapportens konklusion, at der ikke var tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

...

Fakta:

Bilens forreste kofanger have 3 markante skader/trykmærker fra en 10 cm bred lodrat rusten overflade.

Bilen var jf. anmeldelsen kørt frontalt ind en ende på container som anvendes til byggeaffald. Der var ikke udløst airbag i bilen ved kollisionen.

Skaderne vurderes at være opstået ved en kollision hvor hastigheden var mindre end 25 km/t.

Der skete ingen personskade ved kollisionen.

Bilens motor og gearkasse var fejlbehæftet forud for kollisionen.

...

Containeren besigtiget. Der lå plastikvragdele neden for den nordvendte ende af containeren. Der var plastdele med [bil] logo indstøbt, der var et gevind fra en skrue uden hoved med plastik i gevindet, sandsynligvis fra skruen som var anvendt ved montage af nummerpladen i nummerpladerammen af sort plastik. Der var et løst skruenhoved med stjerneskrue hoved, som matchede gevind stykket.

./. Foto optaget og spor sikret med henblik på sammenligning med omhandlende bil.

Det blev vurderet meget sandsynligt, at det var den container som FT påkørte jf. anmeldelsen.

...

Ved besigtigelse af containeren så der friske skader/mærker flere steder på bagenden af containeren og på de 2 lodrette afstivere.

De 2 lodrette afstiver var ca. 10 cm brede og havde rustangrebne overflader. Der var friske skader/spor på begge stivere fra en højde op til 80 cm ned til ca. 20 cm.

Afstanden mellem de lodrette afstivere på containeren var fra inderside til inderside 90 cm. Målet fra yderside til yderside var 110 cm.

...

Bilen besigtiget. Den stod hos [værksted] som lå mindre end en kilometer fra skadestedet. Værkfører henviste til mekaniker som havde takseret bilen. Han udpegede bilen på pladsen og forklarede, at han ved taksering fandt flere fejl og han havde udlæst bilen styresystem som også viste fejl på bilen. Han konstaterede, at der var fejl i bilen automatgearkasse og bilen havde startproblemer. Mekanikeren kunne ved taksering ikke starte bilen!

...

Mekanikeren konstaterede ved udlæsningen, at EGR-ventilen i bilens forbrændingssystem sad fast og ikke fungerede.

Mekanikeren oplyste forespurgt, at skaderne på automatgearkassen og på EGR-ventilen ikke kunne henføres til kollision og frontskaden i øvrigt. Der var ingen relation mellem de udlæste og konstaterede skader i motorstyringen og anmeldelsen om kollision med containeren.

...

Ved besigtigelse af bilen på lift konstaterede mekanikeren, at der var oliespil fra aftapningshullet ved bundkaret og der var utæthed fra dæksel som var monteret med flydende pakning, som indikerede tidligere reparation, hvor original paknings ikke var anvendt ved samling af motordel.

Bilen fremstod for sin alder og km stand pænt både inde og ude. Bilen stod på 4 friske vinterdæk med rigeligt dækmønster. Der var olie på pinden og alle væsker stod over minimum.

...

Der var almindeligt forekommende småridser på bilen, som blev konstateret ved at gå rundt om bilen, men ingen skader i øvrigt. Forruden havde en stjerne i bunde af højre side, som ikke umiddelbart kunne sættes i forbindelse med anmeldte kollision med container.

Fronten var kollisionssonen og ud fra skaderne på fronten blev det vurderet, at bilen var ført lige frem og frontalt ind i en fast genstand, med stor sandsynlighed den udfundne container.

Ud fra antallet af lodrette linjer i skadezonen som var afsat i skaderne på bilens front, blev det vurderet, at der var tale om mere end en påkørsel.

...

Opmåling af afstanden mellem de markerede skader på fronten viste, at de 3 markerede skader med stor sandsynlighed ikke var indtruffet samtidigt. Skadernes udseende og den opmålte bredde på kontaktfladerne stemte overens med de lodrette stivere på containeren. Der var rustafsmithed i skadezonerne som matchede den rustne overflade på containerens lodrette afstivere.

Afstanden mellem afstiverne var fra yderside til yderside 110 cm, og afstanden fra inderside til inderside på afstiverne var 90 cm. Afstiverne var 10 cm brede.

Skaden på forreste kofanger i førersiden/venstre side matchede bredden på de lodrette opstandere på containeren. Skaderne på forreste kofanger i passagersiden/højre side havde rust i kon-

taktområderne som matchede den rustne overflade på containerens lodrette opstandere. Bredden af skaderne opmålt og skaderne bredde matchede dimensionerne på de lodrette opstandere.

Afstanden fra de 2 lodrette skader på kofangeren i passagersiden, til den ene skade på kofangeren i førersiden blev opmålt. Afstanden matchede ikke afstanden mellem de lodrette opstandere på containeren.

Delkonklusion; det var ikke sandsynligt at alle skaderne på fronten var opstået ved kun en kollision med den omtalte container.

...

20.01.2025, opfølgning af opkald fra FT's [familiemedlem1], som den 16.01.2025 ringede og spurgte til skaden.

Ringebesked;

Kan ikke se der foreligger noget samtykke. Han siger FT er [klageren] og ikke er god til dansk hvorfor det også er hans nummer der fremgår i kundeoverblik. Han hedder xxxxx. tlf: xxxxxxxx. De vil gerne høre til status. Tlf nr er på FT stamoplysninger og han bor alene.

Opkaldet blev besvaret af [familiemedlem1] som oplyste, at [klageren] ikke talt et forståeligt dansk i forbindelse med en forsikringsanmeldelse manglende sprogfærdigheder.

Han oplyste, at værkstedet kontaktede dem og forklarede, at bilen ikke blev repareret og derfor ringede han til Topdanmark for at høre nærmere på vegne af [klageren], som ikke var til stede da denne samtale fandt sted.

Forespurgt til kollisionen oplyste xxxxx at [klageren] var alene i bilen, da han ramte containeren. [familiemedlem1] var den første som kom [klageren] til undsætning ...

Forespurgt til skadestedet bekræftede xxxxx, at der ved indkørsel af ... stod en container til byggeaffald. Han oplyste at den stod lidt uden på vejen og der var kun plads til at en bil kunne køre forbi og man skulle køre meget langsom forbi og det var [klageren] ikke klar over. Han tilføjede, at der var meget sne og det sneede da uheldet skete, så [klageren] kunne ikke se containeren og derfor kørte ind i containeren.

xxxxx forklarede, at han og [familiemedlem2] hørte 'en meget høj lyd' og så gik ... ud til ham og så at [klageren] var ok men bilen var itu.

Forespurgt om de flyttede bilen efter kollisionen, svarede han at det var Falck som hentede bilen. Han forklarede, at bilen jo var i en stand som den ikke lovligt måtte køre med og derfor kom Falck og hentede bilen. Han ville ikke have en bøde for at køre med en bil hvor frontklappen kunne slå op. Han oplyste, at bilen godt kunne køre og det havde han også forklaret til værkstedet.

Forespurgt om han selv var mekaniker svarede han nej ...

Adspurgt til om bilen havde fejl og mangler. Bilen fejlede intet.

Han forklarede videre, at Falck redderen også startede bilen og kørte den ved afhentningen.

Han blev foreholdt, at værkstedet ikke kunne starte bilen og hertil svarede han, at bilen ikke fejlede noget da han flyttede den efter kollisionen! Han oplyste, at han kørte den væk fra containeren og ind til deres parkeringsplads og den kørte perfekt! Den fejlede ikke noget, sagde han.

Ankenævnet for Forsikring

14.

103840

FT blev foreholdt at der ikke var udløst airbags og hertil svarede han, at [klageren] ikke var kommet noget til, han var fin, som det blev udtrykt.

Forespurgt til hvor bilen holdt i forhold til containeren, da han kom frem og fandt [klageren] ved bilen, svarede han undvigende, at han havde klager over containeres placering og den var fjernet for 2 dage siden.

Forespurgt om det var den container som bilen kørte ind i svarede han igen undvigende ved at spørge om det var en blå container. Han fortalte videre, at den blå container var fjernet i dag.

Han blev foreholdt, at undertegnede fandt vrugdele fra bilen ved den blå container på ... udfor ... samme formiddag kl. ca. 10;30. Han forklarede videre, at den blå container senere i dag var flyttet, da han havde klaget over hensatte container, via deres udlejer.

Der var enighed om, at den blå container som holdt på ... den 20.01.2025 kl. 10;30 var den container som hans var kørt ind i.

Samtalen opsummeret og afsluttet.

...

21.01.2025, ... anmodet om samtalen ved bestilling af transporten.

Samtalen modtaget. Opkaldet kom fra en unavngiven mand med ringe danskfærdigheder. Der blev ringet fra tlf; xxxxxxxx, registreret til xxx xxx xxx. Han oplyste, at han hjalp sin nabo med at bestille vejhjælp. Bilen havde en skaden i fronten. Motoren kunne starte men bilen kunne ikke køre. De havde til med [værksted] og ønskede bilen transporteret derhen. Intet om skadens opståen i øvrigt."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 7/1 2025, at han havde påkørt en container, hvorved bilen blev total-skadet. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at skaden skyldes en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Klageren ønsker dækning.

Klageren har anført, at vurderingen fra DanCrash udelukkende er foretaget ud fra fotos, uden stedbesigtigelse, uden data fra bilen og uden en rekonstruktion af uheldet. Dancrash skriver udtrykkeligt, at de ikke kender scenariet, og at deres vurdering sker "med forbehold". Der er ikke tale om en entydig teknisk konklusion, men om en hypotetisk vurdering med klare begrænsninger. DanCrash anfører, at ved en såkaldt "sliding collision" (skridende påkørsel) kan en bil ramme containeren over et længere stykke eller ramme igen. Klageren har anført, at det er kendetegnet ved glatføre, at bilen kan skride og få flere kontaktpunkter med samme genstand,

hvilket stemmer med hændelsesforløbet. Klageren har anført, at der på uheldstidspunktet var sne og glat føre, og det er almindeligt kendt, at biler med vinterdæk kan miste vejgrebet. Klageren har anført, at det forhold – at skaderne ligger tæt sammen – ikke udelukker, at de kan være opstået som følge af en skridende kollision, hvor bilen kortvarigt mister vejgrebet og rammer containeren med flere hurtige kontaktpunkter. Det er teknisk muligt og stemmer overens med vejrforholdene på ulykkestidspunktet. Klageren har anført, at det forhold – at bilen har ramt containeren mere end én gang – ikke er bevis for en bevidst handling. Klageren har anført, at manglende airbag-udløsning ikke er bevis for lav hastighed, da airbag-systemer kun aktiveres under særlige vinkel- og decelerationsforhold. Klageren har anført, at bilens motorfejl er uden sammenhæng med kollisionen. Klageren har anført, at der ikke er fremlagt nogen beviser for, at skaden skulle være påført bevidst. Det er ikke tilstrækkeligt at henvise til skademønstre alene, særligt når der foreligger en plausibel forklaring baseret på vejrforholdene.

Selskabet har anført, at afstanden mellem mærkerne/lodrette linjer på bilens front ikke stemmer overens med en enkelt påkørsel af containeren, hvorfor skaderne med stor sandsynlighed er opstået ved flere påkørsler. Selskabet har anført, at bilen ramte containeren på en måde, at bilen var ført lige frem og ramt frontalt mod containeren. Det forekommer meget atypisk, når klageren mistede kontrollen over bilen, hvor det ville have været naturligt at ramme containeren med en skæv vinkel, også henset til at klageren ville have forsøgt at undvige containeren. Selskabet har anført, at containeren var placeret i siden af vejen, og der var god plads til at køre forbi den. Selskabet har anført, at bilen havde flere forudbestående kritiske fejl i motor og gearkasse. Værkstedet påviste alvorlige fejl i bilens automatgearsystem og bilens forbrændingsystem, hvor EGR-ventilen var fejlbehæftet. Fejlene havde ingen relation til sammenstødet med containeren.

Det fremgår af skadeanmeldelse af 7/1 2025, at "Der var meget sne på vejen og det sneede meget. Jeg kom til at køre ind i ind i en container".

Ankenævnet for Forsikring

16.

103840

Det fremgår af erstatningsopgørelse af 23/1 2025 fra selskabets taksator, at "Undertegnede accepterer 35.000,00 kr. incl. moms i erstatning til fuld og endelig afgørelse ... Erstatningsbeløbet er fastsat med forbehold af forsikringsselskabets erstatningspligt". Det fremgår af selskabets taksatorrapport af 23/1 2025, at "KM-stand: 280005 - Årgang: 2008 - 1. Reg dato: 07.11.2008 - Handelsværdi: 35.000,00 kr.".

Det fremgår af selskabets undersøgelsesrapport, at "Skadernes udseende og omfang på fronten af bilen, var ikke i overensstemmelse med en enkelt kollision med containeren, som oplyst ved anmeldelsen. Udredningen viste, at skaderne med stor sandsynlighed var opstået ved flere påkørsler af den identificerede container. Værkstedet som takserede skaden påviste alvorlige fejl i bilens automatgearsystem og bilens forbrændingssystem, hvor EGR ventilen var fejlbehæftet. Der var udredningens konklusion, at bilens drivlinje var fejlbehæftet forud for den anmeldte skade og der var ingen relation mellem de udlæste motorfejl og den anmeldte skade. Der var rapportens konklusion, at der ikke var tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed ... Fakta; Bilens forreste kofanger have 3 markante skader/trykmærker fra en 10 cm bred lodret rusten overflade. Bilen var jf. anmeldelsen kørt frontalt ind en ende på container som anvendes til byggeaffald. Der var ikke udløst airbag i bilen ved kollisionen. Skaderne vurderes at være opstået ved en kollision hvor hastigheden var mindre end 25 km/t. Der skete ingen personska- de ved kollisionen. Bilens motor og gearkasse var fejlbehæftet forud for kollisionen ... Containe- ren besigtiget. Der lå plastikvragdele neden for den nordvendte ende af containeren. Der var plastdele med [bil] logo indstøbt, der var et gevind fra en skrue uden hoved med plastik i gevin- det, sandsynligvis fra skruen som var anvendt ved montage af nummerpladen i nummerplader- ammen af sort plastik. Der var et løst skruehoved med stjerneskrue hoved, som matchede ge- vind stykket. ./.. Foto optaget og spor sikret med henblik på sammenligning med omhandlende bil. Det blev vurderet meget sandsynligt, at det var den container som FT påkørte jf. anmeldel- sen ... Ved besigtigelse af containeren så der friske skader/mærker flere steder på bagenden af containeren og på de 2 lodrette afstivere. De 2 lodrette afstiver var ca. 10 cm brede og havde rustangrebne overflader. Der var friske skader/spor på begge stivere fra en højde op til 80 cm ned til ca. 20 cm. Afstanden mellem de lodrette afstivere på containeren var fra inderside til

inderside 90 cm. Målet fra yderside til yderside var 110 cm ... Bilen besigtiget. Den stod hos [værksted] som lå mindre end en kilometer fra skadestedet. Værkfører henviste til mekaniker som havde takseret bilen. Han udpegede bilen på pladsen og forklarede, at han ved taksering fandt flere fejl og han havde udlæst bilen styresystem som også viste fejl på bilen. Han konstaterede, at der var fejl i bilen automatgearkasse og bilen havde startproblemer. Mekanikeren kunne ved taksering ikke starte bilen! ... Mekanikeren konstaterede ved udlæsningen, at EGR-ventilen i bilens forbrændingssystem sad fast og ikke fungerede. Mekanikeren oplyste forespurgt, at skaderne på automatgearkassen og på EGR-ventilen ikke kunne henføres til kollision og frontskaden i øvrigt. Der var ingen relation mellem de udlæste og konstaterede skader i motorstyringen og anmeldelsen om kollision med containeren ... Ved besigtigelse af bilen på lift konstaterede mekanikeren, at der var oliespil fra aftapningshullet ved bundkaret og der var utæthed fra dæksel som var monteret med flydende pakning, som indikerede tidligere reparation, hvor original paknings ikke var anvendt ved samling af motordel. ... ud fra skaderne på fronten blev det vurderet, at bilen var ført lige frem og frontalt ind i en fast genstand, med stor sandsynlighed den udfundne container. Ud fra antallet af lodrette linjer i skadezonen som var afsat i skaderne på bilens front, blev det vurderet, at der var tale om mere end en påkørsel ... Opmåling af afstanden mellem de markerede skader på fronten viste, at de 3 markerede skader med stor sandsynlighed ikke var indtruffet samtidigt. Skadernes udseende og den opmålte bredde på kontaktfladerne stemte overens med de lodrette stivere på containeren. Der var rustafsmitning i skadezonerne som matchede den rustne overflade på containerens lodrette afstivere. Afstanden mellem afstiverne var fra yderside til yderside 110 cm, og afstanden fra inderside til inderside på afstiverne var 90 cm. Afstiverne var 10 cm brede. Skaden på forreste kofanger i førersiden/venstre side matchede bredden på de lodrette opstandere på containeren. Skaderne på forreste kofanger i passagersiden/højre side havde rust i kontaktområderne som matchede den rustne overflade på containerens lodrette opstandere. Bredden af skaderne opmålt og skaderne bredde matchede dimensionerne på de lodrette opstandere. Afstanden fra de 2 lodrette skader på kofangeren i passagersiden, til den ene skade på kofangeren i førersiden blev opmålt. Afstanden matchede ikke afstanden mellem de lodrette opstandere på containeren. Delkonklusion; det var ikke sandsynligt at alle skaderne på fronten var opstået ved

kun en kollision med den omtalte container ... 20.01.2025, opfølgning af opkald fra FT's [familiemedlem1], ... oplyste [familiemedlem1] at [klageren] var alene i bilen, da han ramte containeren. [familiemedlem1] var den første som kom [klageren] til undsætning ... Forespurgt til skadestedet bekræftede [familiemedlem1], at der ... stod en container til byggeaffald. Han oplyste at den stod lidt uden på vejen og der var kun plads til at en bil kunne køre forbi og man skulle køre meget langsom forbi og det var [klageren] ikke klar over. Han tilføjede, at der var meget sne og det sneede da uheldet skete, så [klageren] kunne ikke se containeren og derfor kørte ind i containeren. [familiemedlem1] forklarede, at han og [familiemedlem2] hørte 'en meget høj lyd' og så gik ... ud til ham og så at [klageren] var ok men bilen var itu. Forespurgt om de flyttede bilen efter kollisionen, svarede han at det var Falck som hentede bilen. Han forklarede, at bilen jo var i en stand som den ikke lovligt måtte køre med og derfor kom Falck og hentede bilen. Han ville ikke have en bøde for at køre med en bil hvor frontklappen kunne slå op. Han oplyste, at bilen godt kunne køre og det havde han også forklaret til værkstedet ... Adspurgt til om bilen havde fejl og mangler. Bilen fejlede intet. Han forklarede videre, at Falck redderen også startede bilen og kørte den ved afhentningen. Han blev foreholdt, at værkstedet ikke kunne starte bilen og hertil svarede han, at bilen ikke fejlede noget da han flyttede den efter kollisionen! Han oplyste, at han kørte den væk fra containeren og ind til deres parkeringsplads og den kørte perfekt! Den fejlede ikke noget, sagde han. FT blev foreholdt at der ikke var udløst airbags og hertil svarede han, at [klageren] ikke var kommet noget til, han var fin, som det blev udtrykt. Forespurgt til hvor bilen holdt i forhold til containeren, da han kom frem og fandt [klageren] ved bilen, svarede han undvigende, at han havde klager over containeres placering og den var fjernet for 2 dage siden. Forespurgt om det var den container som bilen kørte ind i svarede han igen undvigende ved at spørge om det var en blå container. Han fortalte videre, at den blå container var fjernet i dag. Han blev foreholdt, at undertegnede fandt vragele fra bilen ved den blå container på ... udfor ... samme formiddag kl. ca. 10;30. Han forklarede videre, at den blå container senere i dag var flyttet, da han havde klaget over hensatte containere, via deres udlejer. Der var enighed om, at den blå container som holdt på ... den 20.01.2025 kl. 10;30 var den container som hans var kørt ind i ... 21.01.2025, ... anmodet om samtalen ved bestilling af transporten ... Opkaldet kom fra en unavngiven mand med ringe danskfærdigheder

... Han oplyste, at han hjalp sin nabo med at bestille vejhjælp. Bilen havde en skaden i fronten. Motoren kunne starte men bilen kunne ikke køre. De havde til med [værksted] og ønskede bilen transporteret derhen. Intet om skadens opståen i øvrigt".

Det fremgår af selskabets brev af 18/9 2025 til nævnet, at "Vi bestrider derimod, at bilen i glatføre ville kunne ramme den samme genstand flere gange på det samme sted (frontalt). Vi har i den forbindelse bedt firmaet Dancrash om en vurdering af klagers påstand og har modtaget følgende svar ... [Selskabet] Vi har en kunde som påstår, at en bil i glatføre kan ramme samme genstand flere gange ... [DanCrash] 'Nu genkender jeg ikke sagen, og kan der ikke huske detaljerne, hvis jeg tidligere har hørt dem, men som udgangspunkt rammer to genstande ikke hinanden flere gange det samme sted. Men hvis bilen kun snitter containeren i en 'sliding collision' kan den godt ramme over en længere stykke, eller blive skubbet lidt fra, og ramme igen, men så vil det som udgangspunkt ikke være frontalt. Det afhænger rigtig meget af 'hvordan' de har ramt hinanden, men jeg er tilbøjelig til at sige, at der ikke kommer to eller flere større kollisioner mellem bil og container, med det forbehold at jeg ikke kender scenariet.' ... [Selskabet sender foto af skaderne på bilens front] ... [DanCrash] 'Umiddelbart stemmer afstanden fra hjørnet af containeren til den lodrette afstiver med 60 cm, som der ses at være mellem de tætteste mærker på forenden af bilen ved 'V' et på nummerpladen og hen til mærkerne ved venstre forlygte. Men det andet mærke mellem nummerpladen og højre forlygte ser jeg ikke kan opstå i én og samme kørsel. Hvis bilen rammer containeren med respekt for skaderne, vil den stoppe i kollisionen og kører ikke videre frem hvor den for mulighed for at ramme igen. Alene ud fra de to fotos vurderer jeg at der er mere end én kollision, som ikke kan opstå i én fremkørsel".

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

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har godtgjort, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at dække skaden på klagerens bil.

Ankenævnet for Forsikring

20.

103840

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabets skadeinspektør har vurderet, at skaderne med stor sandsynlighed ikke er indtruffet samtidigt, og at DanCrash ifølge selskabet har udtalt, at "Alene ud fra de to fotos vurderer jeg at der er mere end én kollision, som ikke kan opstå i én fremkørsel".

Nævnet bemærker, at fotografier viser 3 skader på bilens front, der ikke ses forenelig med én frontal påkørsel af containeren, hvor afstanden mellem de lodrette afstivere fra inderside til inderside er 90 cm.

Nævnet har også lagt vægt på, at værkstedet har vurderet, at skaderne på automatgearkassen og på EGR-ventilen ikke skyldtes kollisionen med containeren, hvorfor nævnet må lægge til grund, at bilen inden den anmeldte kollision har stået foran omfattende reparation.

Nævnet bemærker, at taksator ved erstatningsopgørelse 23/1 2025 har taget forbehold for selskabets erstatningspligt, hvorfor selskabet ikke har givet et bindende dækningstilsagn om at klageren kan få en erstatning på 35.000 kr.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Hans-Jørgen Nymark Beck