

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 26. august 2026 blev i sag nr. 104265:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

LB Forsikring A/S
Amerika Plads 15
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 7/9 2025 har klagerens repræsentant bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Min klient rammer en kantsten med stor kraft, hvorved dækket eksploderer. Falck kommer til stedet og skifter hjulet for min klient, der er handicappet (...). Min klient kører derefter direkte til værksted for at få nyt dæk, men opdager under kørslen at bilen ryster voldsomt og at hendes adaptive fartpilot nu ikke er virksom, en funktion hun er permanent afhængig af grundet sit handicap. LB afviser at dække andet end hjul og fælg, og fremfører helt udokumenterede påstande om årsag til rystelserne og den ødelagte radar. LB's taksator har aldrig set bilen fysisk, og afviser disse skader alene med generelle og udokumenterede påstande.

Overfor dette har vi en pletfri synsrapport d. 14. januar 2025, samt modsatte holdninger af de 2 værksteder, der har set og udført reparationerne, der nu har løst problemerne. LB nægter fortsat og fortsat uden dokumentation for deres påstande. Derfor denne nødvendige klage, som LB også er forholdt forud flere gange, men som de lader hånt om.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erstatning for den fulde anbefalede reparation af bilens styretøj, dvs. udover det allerede udskiftede, også bærearmlene og bærekugle, som minimum i højre side. Herudover erstatning for den ødelagte radar."

Selskabet har den 12/11 2025 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Klager har tegnet en bilforsikring hos selskabet, som var i kraft på tidspunktet for den anmeldte skade den 30/1 2025.

Sagens juridiske ramme:

Som bilag A fremlægges de for bilforsikringerne gældende vilkår.

Klager og selskabet er uenige om omfanget af de dækningsberettigede skader efter et uheld den 30/1 2025.

Det følger af praksis ved Ankenævnet for Forsikring, at 'det påhviler en forsikringstager at bevise, at en anmeldt skade er dækningsberettiget', jf. bl.a. kendelse 57.517.

Sagens faktiske oplysninger:

Klager var den 30/1 2025 involveret i et solouheld med sin bil med reg.nr. ...

Som bilag B fremlægges klagers anmeldelse (online) af 10/2 2025.

Af punktet 'Beskrivelse af skadestedet:' fremgår følgende:

'I krydset ved ... og ..., snævre vejen ind og kantstenen slår et slag ud.'

Af punktet: 'Beskrivelse:' fremgår følgende:

'Jeg kom køreren i pågældende kryds, og rammer kantstenen uheldigt, så dækket sprang, og hjulet blev beskadiget.'

Til belysning af skadens omfang henvises til nedenstående foto, som viser den skade, som skete på fælgen.

[Fotos af dæk]

Efter Falck (vejhjælp) havde skiftet dækket, kørte klager selv bilen på værksted, ...

Som bilag C fremlægges resultat af styretøjsudmåling, som [værksted] gennemførte den 10/2 2025.

Som bilag D fremlægges faktura fra værkstedet ... af 10/2 2025, hvoraf de nu anmeldte skader på henholdsvis højre trækaksel og frontradar ikke fremgår.

Som bilag E fremlægges taksatorrapport af 10/4 2025.

Som bilag F fremlægges faktura fra værkstedet ... af 30/4 2025, hvor de nu anmeldte skader på henholdsvis højre trækaksel og frontradar fremgår.

Klagers bil blev indregistreret første gang den 9/11 2018, dvs. den var mere end 6 år på skadetidspunktet, og den havde kørt ca. 166.200 km.

Det kan – ved sagens afgørelse – lægges til grund, at der ikke var synlige fysiske skader på højre trækaksel (som klager har fået udskiftet).

Selskabets vurdering:

Ad den af klager anførte skade på højre trækaksel:

Selskabet gør gældende, at klager ikke har bevist, at den af klager anmeldte skade på højre trækaksel er dækningsberettiget.

Til støtte herfor gør selskabet gældende, at uheldet ikke er egnet til at beskadige en trækaksel.

Både klagers beskrivelse af uheldet i den anmeldelse, som klager selv har udarbejdet, og det ovenfor angivne foto af omfanget af skaden på fælgen vægter bevismæssigt kraftigt mod, at uheldet har haft en så voldsom kraft, at højre trækaksel kan være blevet beskadiget.

Det skal i den forbindelse tillige anføres, at klager – efter at Falck havde skiftet hjulet – selv kunne køre bilen på værksted på skadedagen.

Spørgsmålet om hændelsens egnethed har været vurderet både af selskabets taksator og selskabets overtaksator, og begge har vurderet, at uheldet ikke er egnet til at beskadige en trækaksel.

Selskabets overtaksator har bl.a. anført følgende i forbindelse med sin vurdering:

'En dækekspllosion forvolde ikke skade på trækaksel, styre, bærekugler samt andre dele af styretøj.

En påkørsel af en kantsten kan godt forvolde skævheder i styretøjet såsom en bukket bæream, sporestand eller spindel, men kan på ingen måde forvolde skade på en trækaksel, dette sker kun, hvis enten styrtøjshalvdelen bliver rykket af eller hvis selve trækaksen får en direkte påvirkning, hvilket ikke er tilfældet her.'

Selskabets overtaksator har uddybet med følgende:

'En trækakslar har bevægelige led i begge ender således, at den kan følge undervognens bevægelser der kommer under normal brug. At et køretøj får en påvirkning på fælgen i forbindelse med påkørsel af en kantsten, bevirker ikke, at trækakslen bliver unødigt belastet. Dette vil 'kun' kunne ske, hvis den påkørsel er så kraftig at styrtøjet bliver slået voldsomt skævt, hvilket der på ingen måde er indikationer på her.'

1. skaden på fælgen er minimal. – se vedhæftede foto.

2. Skaderne/skævheden i styrtøjet ville, hvis trækakslen var slået skæv i hændelsen være af en sådan art at de ville kunne ses med det blotte øje og ville kræve udskiftning af flere styrtøjskomponenter.'

I den første faktura fra [værkstedet] af 10/2 2025 (bilag D) er ikke medtaget udgift til udskiftning af styretøjskomponenter, og det må heraf kunne udledes, at der hverken ved visuel besigtigelse eller ved den foretagne styretøjsudmåling af 10/2 2025 (bilag C) (som kan vise skader, der ikke kan ses med det blotte øje) er gjort fund af skader/skævhed i styretøjet i et omfang, som kan forvolde skade på trækakslen.

Diskussionen om, at bilens rystelser skulle stamme fra uheldet den 30/1 2025, starter først i april 2025, hvor den i sagen udarbejdede taksatorrapport af 11/4 2025 (bilag E) ikke medtager skade på højre trækaksel, hvorimod udgiften til udskiftningen af denne er medtaget i faktura af 30/4 2025 fra [værkstedet] (bilag F).

Selskabets overtaksator har – henset til alderen af klagers bil (mere end 6 år) og det kørte antal kilometer (166.200 km) – oplyst, at det ikke er ualmindeligt, at en bil af denne alder, og som har

kørt det antal km, som klagers bil har, kan opleve et behov for udskiftning af en trækaksel som følge af almindelig slitage.

Ud fra en samlet bevismæssig vurdering, hvor

- omfanget af uheldet/skaden (dokumenteret ved klagers egen beskrivelse i anmeldelsen og fotoet af skaden på fælgen),
- den manglende dokumentation af skade/skævhed på bilens styretøj (hverken visuelt eller ved den gennemførte styretøjsudmåling),
- den manglende dokumentation visuel fysisk skade på den højre trækaksel
- alderen på bilen (mere end 6 år) og de kørte antal km (166.200 km)

må tillægges afgørende bevismæssig betydning, gør selskabet gældende, at klager ikke har bevist, at den af klager anmeldte skade på højre trækaksel er dækningsberettiget.

At værkstedet ..., som har udført udskiftningen af den højre trækaksel, har anbefalet klager at få trækakslen skiftet, bl.a. efter en generel udmelding fra [bilproducent] om at de plejer 'at skifte højre og venstre trækaksel for at være 100 sikker' udgør ikke et bevis for, at de af klager oplevede rystelser kan henføres til uheldet den 30/1 2025.

Ad den af klager anførte skade på frontradar:

Selskabet gør gældende, at klager ikke har bevist, at den af klager anmeldte skade på frontradar er dækningsberettiget.

Klager anfører, at falckredderen, da han løftede bilen med en donkraft, skulle have placeret donkraften på en sådan måde, at det har beskadiget det beslag, som frontradaren er placeret i.

Spørgsmålet om beskadigelsen af frontradaren har været vurderet af selskabets overtaksator, og han har anført følgende:

'At skaden på radarbeslaget skulle være påført af Falck da de løftede vogne i forbindelse med montering af reservehjulet er ny for mig. Men selvsagt plausibel, hvis køretøjet bliver løftet på kofangeren. Som det ses af foto nedenfor af et tilsvarende køretøj. Vil det dog ikke være muligt at forvolde skade på radarbeslaget uden at som minimum også at forvolde skade på kofanger og bundplade'.

Af nedenstående 3 fotos fremgår frontradarens placering i forhold til bilens kofanger mv.
[Fotos af bilens front]

Som det fremgår af disse fotos, som er taget efter uheldet, sidder radaren forholdsvis langt oppe ved kofangeren, som fremstår intakt.

Klager har ikke dokumenteret nogen skade på kofangeren.

Selskabet gør gældende, at hvis en donkraft skulle påvirke radaren og beslaget ved et løft af bilen, så ville de dele af bilen under radaren, såsom nummerpladen, kølerrist, bundplade og kofanger, efter selskabets opfattelse være påvirket i en sådan grad, at der ville være synlig skade på disse.

I forhold til den af klager anførte tidsmæssige sammenhæng mellem uheldet og skaden på frontradaren – hvor klager oplyser, at fartpiloten ikke var virksom på turen hen til værkstedet umid-

delbart efter skaden – skal selskabet henvise til, at der ikke – i den første faktura af 10/2 2025 fra [værkstedet] – er anført nogen skade på frontradaren eller på den adaptive fartpilot.

Det må have formodningen for sig, at klager – hvis klager havde oplevet udfordringer med fartpiloten umiddelbart efter uheldet – ville have oplyst dette til værkstedet.

Selskabet har endvidere kontaktet Falck, som har adspurgt den redder, der stod for vejhjælpen, og han kan ikke genkende, at han skulle have forvoldt nogen skade, da bilen blev løftet. Han udtaler at, *'han aldrig ville løfte en bil i/omkring kofangeren da den ikke er beregnet til det – ej heller ikke kan holde til det.'*

Ud fra en samlet bevismæssig vurdering, hvor

- den manglende dokumentation af skade på de dele af bilen under radaren, såsom nummerpladen, kølerrist, bundplade og kofanger,
- den manglende dokumentation af tæt tidsmæssig sammenhæng til uheldet,
- forklaringen fra den pågældende falckredder

må tillægges afgørende bevismæssig betydning, gør selskabet gældende, at klager ikke har bevist, at den af klager anmeldte skade på frontradaren er dækningsberettiget.

Ad selskabets krav på tilbagebetaling:

Selskabet betalte den 12/4 2025 [værkstedet] 7.276,03 kr. i henhold til taksators opgørelse (bilag E).

Selskabet burde ret beset have betalt direkte til klager, og derfor bad selskabet klager bekræfte, at klager selv havde betalt for den første faktura (bilag D), hvilket klager bekræftede.

Selskabet gik herefter ud fra, at klager manglede at modtage, den erstatning, som selskabet havde anerkendt, og selskabet betalte derfor klager 4.276,03 kr. (det opgjorte beløb på 7.276,03 kr., jf. taksators opgørelse (bilag E), fratrullet klagers selvrisiko på 3.000 kr.)

Efterfølgende oplyste værkstedet imidlertid, at det ikke var korrekt, at klager havde betalt værkstedsregningen (bilag D), og klager har også selv bekræftet, at det var en misforståelse.

Selskabet har således udbetalt 4.276,03 kr. for meget til klager, og selskabet gør gældende, at selskabet er berettiget til at kræve dette beløb tilbage fra klager.

Da selskabet også har betalt for den vedlagte taksatorrapport til værkstedet, (bilag E) gør selskabet gældende, at selskabet er berettiget til at opkræve selvrisiko, kr. 3.000 hos klager.

Afsluttende bemærkninger:

På baggrund af ovenstående bemærkninger fastholder selskabet den trufne afgørelse i sagen, samt fastholder, at selskabet er berettiget til at kræve i alt 7.276,03 betalt af klager."

Klagerens repræsentant har i brev af 24/11 2025 til nævnet bl.a. anført:

"I det følgende gives svar kronologisk på modpartens (via ...) brev stilet til Ankestyrelsen for Forsikring d. 12. november 2025.

Det er korrekt som fremført, at påhviler forsikringstager at bevise at den anmeldte skade er dækningsberettiget. Dette er også sket til fulde i denne sag.

FAKTUELT:

Vedr. rystelserne i bilen:

1. Min klient havde sin bil til syn så sent som d. 14. januar 2025, altså 14 dage før uheldet. Synsrapporten er **helt uden anmærkninger** udover et blinklys! Synsrapporten vedlægges.
2. Det fastholdes, at rystelserne i bilen opstod **straks efter** uheldet. Dette blev gjort gældende af min klient overfor værkstedet ... straks ved ankomsten efter uheldet.
3. Modparten påstår på side 2 vedr. Bilag D (værkstedets faktura d. 10.2.), at 'de **nu** anmeldte skader ikke fremgår af fakturaen': Begge dele er faktisk forkert! Alt blev af min klient oplyst til værkstedet straks efter uheldet, og hvis man besværer sig med at læse det 4. punkt i den pågældende faktura d. 10.2., så står der ordret: '**Rystelser i bilen skal udbedres**'. **Min klient har således på ingen måde efteranmeldt disse forhold, men derimod straks gjort opmærksom på disse!**
4. [værkstedet] skriver således, at: 'Ang. højre trækaksel, **så har værkstedet anbefalet skift af den som det også står i den indsendte forsi rapport fra værkstedet**. Diagnosen var at det var meget sandsynligt at de meget voldsomme rystelser som fremkom efter ca. 60 kmt var skabt af den højre trækaksel. **Taksator blev gjort opmærksom på disse oplysninger, over tlf efter at bilen kom hjem fra [bilproducent], men han mente ikke det havde noget med skaden at gøre så længe der ikke var visuelle skader på trækakslen**'.
5. [værkstedet] skriver videre: 'Ang sporing så vedhæfter jeg her et billede af den. Jeg har talt med teknikker hos [sælger af værktøj] hvor vi har vores Hunter sporemaskine fra og han oplyser at det er nærmest umuligt at kunne vurdere ud fra en sporing om bærearmler eller bærekugle er defekt. Men hvis sporingen er skæv så er der noget med styretøjet der er skævt og det kan også være at en styrekugle el en bærekugle kan være defekt. Men den vil ikke kunne vise om en trækaksel er lidt skæv eller taget lidt skade. En trækaksel kan komme ude af balance, så den skal afbalanceres, eller den kan have taget skade i leddene. **(vi er ikke gået i dybden med at diagnosticering på trækakslen da taksator blot ville have svar på om der var fysiske skader på trækakslen**. Der var umiddelbart ikke visuelle fysiske skader)'
6. Det påstås af modparten, at bilens alder og kørte kilometer i sig selv skulle kunne forklare de voldsomme rystelser på grund af slitage og at det er almindeligt med sådanne udskiftninger af trækaksler. Jeg har gjort mig den umage, at forhøre mig hos 4 forskellige værksteder, der alle blankt afviser denne påstand, og desuden oplyser, at udskiftning af trækaksler i det hele taget er særdeles sjældne. Da jeg først gjorde dette gældende overfor LB forsøgte man telefonisk overfor mig, at påstå at bilen var fra først 2016 og derefter 2017. Bilen er fra 2018! og i kombination med denne af modparten helt udokumenterede og generelle påstand om trækakslers behov for udskiftning, så kan denne blankt afvises.
7. Det insinueres endvidere af modparten, at eftersom klager selv kørte bilen til værkstedet efter uheldet, så er der ikke nogen skade!! Det er jo enhver bekendt, at der fra uheldsstedet i ... til værkstedet i ... er knap 6 km og alt i bebygget område med max. hastigheder på 50 km/t. samt at rystelserne jvfr. værkstedet **især** blev voldsomme ved ca. 60 km.
8. Modparten henviser til et billede af fælgens skader, for på dén måde igen at insinuere, at det i sig selv er relevant for skaden på trækakslen. Det er i bedste fald et forsøg på forledning, idet det er uomtvisteligt at dækket ved kollisionen med kantstenen **eksploderede**. Dette kræver et voldsomt sammenstød, og kan ikke tilbagevises med et billede af fælgens skader.

9. Modpartens påstand om egnethed af skadens omfang i forhold til kollisionen er ren prosa og har ingen som helst bevismæssig vægt, alene af den årsag at der intet kan henføres til den **konkrete sag** og den **konkrete skade**.

10. Den lange prosa fra modpartens overtaksator er alt samlet set en længere teoretisk udredning, som de værksteder jeg har forhold disse oplysninger tilbageviser i **den konkrete sag, men som overtaksator ikke forholder sig til**.

11. Årsagen til det absolutte fravær af objektive, og for sagen konkrete forhold i modpartens skrivelse skal findes i dét helt grundlæggende, nemlig at **INGEN** fra LB, eller deres repræsentanter i Taksatorringen, har på noget som helst tidspunkt besigtiget den pågældende bil eller bedt om dette, hvorved man ellers enkelt og hurtigt havde kunnet konstatere, at bilen havde voldsomme rystelser straks efter uheldet. Det er i dén forbindelse i sig selv bekymrende, at LB trodsigt og stik imod sandheden i en længere periode og på skrift påstod at bilen faktisk havde været besigtiget. Det krævede mere end almindelig vedholdenhed, at få LB til sluttelig at vedkende sig dette **FAKTUM, som jo er helt afgørende for denne sag**. Beviset på skaden har således været tilgængeligt for modparten hele tiden, men i stedet har taksator overfor værkstedet blot afvist disse dele telefonisk ad flere omgange uden nogensinde at have besigtiget bilen. At der ikke er fundet synlige skader på trækakslen er således **IKKE** en valid begrundelse for afvisning af skaden, jvfr. værkstedet forklaring, kombineret med dét forhold at efter, at trækakslen blev udskiftet (i første omgang på min klients foranledning), så forsvandt rystelserne, hvilket i sig selv beviser at rystelserne er direkte henførbare til uheldet. Jeg har forhørt mig hos andre taksatorer, der oplyser at man i sådanne tilfælde altid bør besigtige en skade, så den fulde skade kan afklares, når man som taksator vælger **at afvise værkstedets professionelle vurdering OG tilsidesætte kundens oplysninger samt valide dokumentation (synsrapport blot 2 uger gammel!)**.

12. Kravet om erstatning for skaden, herunder udskiftning af de dele som værkstedet oplyser er forskriftsmæssigt og trafikikkerhedsmæssigt det rette, nemlig trækaksel samt bæream, bærekugle etc., fastholdes således hermed.

Vedr. frontradaren

13. Modparten skriver igen i sin afvisning, at der ikke er synlige skader på diverse dele af bilen vedr. radaren. Venligst dokumentér denne påstand! Modparten skriver, at min klient ikke har dokumenteret skader på kofangeren, men det er heller ikke den som min klient har anmeldt skade på! Igen skriver man mod bedre vidende, og stik imod [bilproducentens]-værkstedets professionelle mekanikere. [Bilproducentens]-værkstedet oplyser, at radarbeslaget var blevet bøjet og derfor nødvendigvis måtte udskiftes før en ny kalibrering kunne ske.

14. Det påstås, at min klient ikke straks gjorde værkstedet opmærksom på skaden på radaren. Dette er igen en helt igennem grundløs og udokumenteret påstand, der på alle måder tilbagevises. Både min klient og værkstedet kan bevidne dette. Derudover påstås det, at det forhold at radaren ikke er nævnt på den første faktura skulle være udtryk for at den ikke fik skade. Forklaringen herpå er derimod, at [værkstedet] ikke selv har denne spidskompetence, og derfor blev det besluttet, at bilen skulle sendes til [bilproducenten] for netop denne del, hvorfor det på tidspunktet for den første faktura (10. feb. 2025) var uklart hvad skadens omfang var. Denne del kom således i direkte forlængelse heraf, i forhold til hvornår [bilproducenten] havde tid til reparationen i marts 2025.

15. Modpartens væsentligste argument for afvisning af denne del af skaden, er alene en stakkels Falck-redders hukommelse. Han skal kunne mindes et specifikt hjulskifte mere end 6 måneder tilbage i tiden, i en periode hvor han har skiftet dusinvis eller flere!. Dette står i skarp kontrast til min klients hukommelse, idet hun som handicappet meget vel husker situationen, og at hun oplyser at hjulskiftet ikke kunne ske i højre side på grund af den fastmonterede handicaplift i højre

side, men derimod måtte løfte bilen i fronten i stedet. Tjekkede Falckredderen bilen efter løftet, og sikrede sig bevis for at bilen var uskadet efter løftet?

PROCESUELT:

Denne sag har desværre endnu engang dokumenteret en for almindelige privatkunder alvorlig problemstilling. Nemlig relationen mellem parterne, forsikringsselskabet, Taksatorringen, værkstedet, privatkunden.

Forsikringsselskaber som LB benytter sig af autotaks-systemet til **godkendte værksteders** taksering af bilskader. Årsagen er enkel, forsikringsselskabet ønsker derigennem, at spare omkostningskroner. Dvs. forsikringsselskabet på denne måde afgiver et professionelt vurderingsmandat til de af forsikringsselskabet godkendte værksteder, og sparer selv administration derved. Mindre forsikringsselskaber tager så skridtet videre og indlejer Taksatorringen, som sin forlængede arm. Taksatorringen har 2 succéparametre:

1. de skal forsøge at reducere/minimere og helst afvise skader, hvilket er en del af deres KPI overfor forsikringsselskabet
2. de ønsker samtidig selv at reducere egne omkostninger, så de prøver at undgå fysiske besigtigelser, og afgør derfor langt flest bag skrivebordet

Problemstilling:

Taksatorringen har i den konkrete sag ingen kundekontakt haft. Taksatorringen afviser de involverede godkendte værksteders professionelle vurdering, trods det faktum at Taksatorringen ALDRIG har set bilen.

LB har derudover heller ingen kundekontakt haft, min klient har aldrig til dato modtaget et svar på sin skadesanmeldelse.

De for Taksatorringen nævnte 2 'motivationsfaktorer' er, i sig selv et problem, idet privatkunden på denne måde aldrig får en seriøs, og især objektiv og konkret begrundet skadesbehandling. Jeg har nu alene gennem de seneste 12 måneder haft 4 sager, hvor Taksatorringen (repræsenterende forskellige forsikringsselskaber) har udvist identisk adfærd, hvilket i sig selv er stærkt bekymrende og 'modellen' bør derfor granskes og forfølges af Finanstilsynet, jvfr. BEK nr. 330 af 07/04/2016, §3."

Selskabets repræsentant har i brev af 11/1 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Klagers bemærkninger i brev af 26/11 2025 giver selskabet anledning til følgende bemærkninger.

Selskabets bemærkning til bilag D på side 2 i brev af 12/11 2025 '*hvoraf de nu anmeldte skader på henholdsvis højre trækaksel og frontradar ikke fremgår*' var møntet på, hvilke konstaterede skader, der fremgår fakturaen (og ikke klagers angivelse af rystelser).

Selskabet skal beklage, hvis selskabets bemærkning på side 2 var upræcist formuleret.

Selskabets budskab er gentaget – i en mere præcis formulering – i brev af 12/11 2025 nederst på side 3, hvor følgende anføres:

'I den første faktura fra [værksted] af 10/2 2025 (bilag D) er ikke medtaget udgift til udskiftning af styretøjskomponenter...'

Selskabet bestrider ikke, at det fremgår af fakturaen (bilag D), at der ved indlevering af bilen blev nævnt 'Rystelser i bilen, skal udbedres', hvilket var årsag til, at værkstedet foretog styretøjsudmåling af 10/2 2025 (bilag C).

Som anført i selskabets brev af 12/11 2025 blev der imidlertid, hverken ved visuel besigtigelse eller ved den foretagne styretøjsudmåling af 10/2 2025 (bilag C) (som kan vise skader, der ikke kan ses med det blotte øje) gjort fund af skader/skævhed i styretøjet i et omfang, som kan forvolde skade på trækakslen.

Jeg gør for god ordens skyld opmærksom på, at selskabet allerede i sin besvarelse af 28/8 2025 (fremlagt af klager) anførte følgende:

'Vi betvivler ikke, at der kan have været rystelser og ej heller, at disse kan være forsvundet efter, at trækakslen er udskiftet, men vi mener, at det ikke er bevidst, at disse rystelser skulle stamme fra uheldet, hvor kantstenen påkøres.'

I forhold til bemærkningerne fra klagers repræsentant om manglende besigtigelse af klagers bil, har selskabet i sin besvarelse af 15/7 2025 til klager, angivet følgende forklaring fra selskabets overtaksator:

'Det er ligeledes korrekt at køretøjet ikke er besigtiget fysisk, hvilket der ikke er noget underligt idet det er normal procedure i sager, hvor skaderne kan fotodokumenteres via bilag idet af værkstedet fremsendte tilbud i Forsi. Af taksatorrapporten der efter dialog med værkstedet er godkendt d. 11.04.25 (to dage efter det fremsendte værkstedstilbud) fremgår det at der udover fælg og dæk også er bevilget en komplet styrtøjsudmåling. Der er altså givet tilsagn til at kontrollere styrtøjet for skader der ikke kan ses ved en visuel besigtigelse'.

Selskabet gør gældende, at der er foretaget en sædvanlig taksering og foretaget de sædvanlige undersøgelser i denne sag, samt at alle – for takseringen afgørende - forhold har været inddraget i taksators afgørelse.

Klages repræsentant har i sit brev af 26/11 2025 på ny henvist til de anførte bemærkninger fra værkstedet ...

Selskabet skal heroverfor fastholde, at det forhold - at værkstedet ... (som har udført udskiftningen af den højre trækaksel) har anbefalet klager at få trækakslen skiftet, bl.a. efter en generel udmelding fra [bilproducent] om, at de plejer 'at skifte højre og venstre trækaksel for at være 100 sikker' - ikke udgør et bevis for, at de af klager oplevede rystelser kan henføres til uheldet den 30/1 2025.

Selskabet skal tillige præcisere, at [værkstedets] subjektive gengivelse af en samtale med en unavngiven tekniker hos [sælger af værktøj] ikke kan tillægges nogen bevismæssig betydning i sagen.

Det samme gælder de af klagers repræsentant i brev af 26/11 2025 anførte svar - på repræsentantens forespørgsler - fra øvrige unavngivne værksteder og andre unavngivne taksatorer.

I forhold til de af klagers repræsentant anførte generelle subjektive synspunkter om bl.a. Taksatorringen gør selskabet gældende, at disse ikke ses at kunne tillægges betydning i forhold til denne konkrete sags afgørelse.

Bemærkningerne fra klagers repræsentant – i forhold til skade på frontradar – ses ikke at indeholde nyt, og selskabet skal derfor i det hele henvisne til de tidligere fremsatte bemærkninger herop.

På baggrund af ovenstående bemærkninger fastholder selskabet den trufne afgørelse i sagen, samt fastholder, at selskabet er berettiget til at kræve i alt 7.276,03 betalt af klager."

Klagerens repræsentant har i brev af 19/1 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Øverst på side 4 i brev d. 12. nov. 2025 fra selskabets advokat står:

Diskussionen om, at bilens rystelser skulle stamme fra uheldet den 30/1 2025, starter først i april 2025, hvor den i sagen udarbejdede taksatorrapport af 11/4 2025 (bilag E) ikke medtager skade på højre trækaksel, hvorimod udgiften til udskiftningen af denne er medtaget i faktura af 30/4 2025 fra [værkstedet] (bilag F).

Man forsøger dér, at påstå at min klient og et uafhængigt værksted, ... i efterfølgende mails (tidligere fremlagt i sagen), først skulle 'opfinde' rystelser i april 2025.

Jeg har i mit tidligere svar til Ankenævnet d. 23. november 2025, klart gjort gældende at 'rystelser' tydeligt fremgår af selve fakturaen d. 10. februar 2025.

Nu forsøger man igen fra selskabets advokats side, at fordreje dét som de tidligere har fremført (fremhævet med gult ovenfor) og som faktuel og bevisligt er forkert.

Selskabets advokat fremfører i brev d. 12. november en længere række 'vurderinger' som selskabets taksator og overtaksator 'mener' om skadens egnethed og de af klager og værkstedet ... fremlagte beviser og mener fortsat i brev af d. 11. januar at taksators håndtering er 'helt sædvanlig' og sluttelig at man derfor fastholder sin afgørelse.

Dette giver anledning til en række bemærkninger:

1. Klager har fremlagt klokkeklart bevis for at bilen var fejlfri ved synsrapport 14 dage før uheldet skete. Dette har selskabet og dennes advokat behændigt undladt at forholde sig til!
2. Selskabet afviser fortsat, at lægge både min klients og [værkstedets] klare vidneudsagn til grund.
3. De i mit brev d. 23. november anførte bemærkninger og udtalelser om hvad der er almindelig praksis for taksatorer og værksteder står fortsat til troende og er på ingen måde 'subjektive betragtninger' som fremført af selskabets advokat. Skulle en retssag være nødvendig for at opnå retvis behandling, så vil disse blive indkaldt som vidner. Selskabets advokat insinuerer med sine formuleringer, at både min klient, diverse værksteder og taksatorer alle lyver. De er jo mindst talt påfaldende og en mageløs påstand.
4. Mine afsluttende bemærkninger i brev d. 23. november 2025 om Taksatorringen og selskabet står derimod til troende, hvilket helt klart har stor betydning for måden man fra selskabet og taksators side vælger at håndtere denne sag, eller lignende sager, og derfor særdeles relevant for denne sag.

Sluttelig kan man spørge Ankenævnet:

Ankenævnet *for* Forsikring

11.

104265

Hvis ikke en fejlfri synsrapport der foreligger 14 dage før uheldet i sig selv kan løfte beviset for, at de oplyste voldsomme rystelser straks efter kollisionen skulle stamme fra netop denne kollision, og den deraf afledede skade afvises af selskabet fordi selskabet 'mener/vurderer' at det ikke kan passe og samtidig aldrig besigtiger bilen fysisk, selvom værkstedet i dialogen med taksator netop fremførte at bilen har voldsomme rystelser, hvortil taksator telefonisk blot siger 'vi stopper dér' (dvs. kun dæk og fælgeskift), hvorledes stiller det så enhver anden privatkunde??. Selskabet afviser skaden ALENE på egne vurderinger UDEN at have set bilen, UDEN at forholde sig til de fremlagte beviser og UDEN at lægge vidneudsagn til grund."

Selskabets repræsentant har i brev af 9/3 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Klagers bemærkninger i brev af 19/1 2026 giver selskabet anledning til følgende afsluttende bemærkninger.

Som anført i selskabets brev af 11/1 2026, bestrider selskabet ikke, at det fremgår af fakturaen (bilag D), at der ved indlevering af bilen blev nævnt 'Rystelser i bilen, skal udbedres', hvilket var årsag til, at værkstedet foretog styretøjsudmåling af 10/2 2025 (bilag C).

Selskabet bestrider heller ikke, at der er udarbejdet en synsrapport af 14/1 2025, hvori der ikke er beskrevet 'rystelser i bilen'.

For god ordens skyld skal selskabet - i forhold til bevisværdien af synsrapporten - anføre, at det ikke er godtgjort, at der - i forbindelse med det gennemførte periodiske syn - er foretaget undersøgelser, som ville kunne dokumentere de af klager anførte 'rystelser' i bilen.

Selskabet skal i den forbindelse henvise til den i sagen anførte oplysning om, at de anførte rystelser i bilen først fremkom efter ca. 60 km/t.

Selskabet skal endvidere henvise til, at der - hverken ved visuel besigtigelse eller ved den foretagne styretøjsudmåling af 10/2 2025 - blev gjort fund af skader/skævhed i styretøjet i et omfang, som kan forvolde skade på trækakslen.

Det fastholdes, at selskabet har inddraget alle – for takseringen - afgørende forhold, og ud fra en samlet bevismæssig vurdering, hvor selskabet har tillagt

- omfanget af uheldet/skaden (dokumenteret ved klagers egen beskrivelse i anmeldelsen og fotoet af skaden på fælgen),
- den manglende dokumentation af skade/skævhed på bilens styretøj (hverken visuelt eller ved den gennemførte styretøjsudmåling),
- den manglende dokumentation af visuel fysisk skade på den højre trækaksel
- alderen på bilen (mere end 6 år) og de kørte antal km (166.200 km)

afgørende bevismæssig betydning, gør selskabet gældende, at klager ikke har bevist, at den af klager anmeldte skade på højre trækaksel er dækningsberettiget."

Klagerens repræsentant har i brev af 10/3 2026 til nævnet bl.a. anført:"Som svar på modpartens brev d. 9. marts 2026 skal følgende hermed gentages:

Som forelagt i mit brev d. 24. nov. 2025 pkt. 4. side 1, så udtrykker [værkstedet] følgende:

[Værkstedet] skriver således, at: '*Ang. højre trækaksel, så har værkstedet anbefalet skift af den som det også står i den indsendte forsi rapport fra værkstedet. Diagnosen var at det var meget sandsynligt at de meget voldsomme rystelser som fremkom efter ca. 60 kmt var skabt af den højre trækaksel. Taksator blev gjort opmærksom på disse oplysninger, over tlf efter at bilen kom hjem fra [bilproducent], men han mente ikke det havde noget med skaden at gøre så længe der ikke var visuelle skader på trækakslen*'.

Som det ses opstår der *meget voldsomme rystelser ved ca. 60 km/t*.

Ankenævnet for Forsikring

13.

104265

Nu påstår modparten fejlagtigt, at jeg skulle have oplyst: **at rystelser i bilen først fremkom efter 60 km/t.** Det har jeg aldrig nævnt og det ligger jo i sagen natur OG som det er oplyst ad flere omgange, at min klient oplevede rystelser **STRAKS** efter uheldet og at hun derfor kun kørte max. 50 km/t i bykørsel frem til værkstedet. Det samme har værkstedet jo udtalt som før dokumenteret med emails fra værkstedet.

Det er derfor helt ubegribeligt, at modparten endnu engang fortsat forsøger at negligere den fremlagte dokumentation og tilmed bevidst forsøger at fordreje det af os fremlagte.

På samme måde skriver modparten nu igen, at **der ikke ved visuel besigtigelse er fundet fejl på styretøjet**, men som også oplyst og dokumenteret ad flere omgange gange, så har forsikringssselskabets taksator **ALDRIG** besigtiget køretøjet eller dele deraf! Så LB har på denne måde bevidst fravalgt denne mulighed trods værkstedets opfordring hertil, og må således hæfte for at 'man tager chancen' på ikke at bruge den fornødne tid på at besigtige denne bil.

Vedr. modpartens påstand om det udførte periodiske syn d. 14. januar 2025, og at det ikke skulle være godtgjort at de opståede rystelser ville have været konstateret/opdaget såfremt de fandtes allerede på daværende tidspunkt (inden skaden), så kan det anføres som ovenfor nævnt, at bilen havde mærkbare rystelser også ved kørsel under 50 km/t. Hertil skal lægges at **ethvert periodisk bilsyn** indbefatter, at **der foretages prøvekörsel**. De konstaterede rystelser ville således utvivlsomt have udløst et krav om udbedring og om-syn. At modparten nu forsøger at insinuere at et bilsyn ikke opdager noget så grundlæggende som at styretøjet er tydelig defekt, er jo taget ud af **den blå luft, og en direkte anklage af det pågældende bilsyn foretaget d. 14. januar 2025, som jo netop er sat til for at øge trafikikkerheden. Denne anklage må stå for modpartens egen regning, og er i øvrigt fuldstændig udokumenteret.**"

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Nævnet har blandt andet modtaget synsrapport fra syn af 14/1 2025 og styretøjsudmåling af 10/2 2025. Uddrag af bilagene gengives nedenfor.

Det fremgår af faktura fra værkstedet af 10/2 2025 bl.a.:

"Fordæk
Venstre side blinklys, reparation
Diagnose på bilen
Rystelser i bilen. skal udbedres
Skiver og klodser foran. skal skiftes
Egr rør. skal skiftes
Udstødningsrør er hullet. Skal skiftes"

Det fremgår af klagerens skadeanmeldelse af 10/2 2025 bl.a.:

"Skadedato

Dato 30. januar
2025

Tidspunkt 15:00

Skadested

...

Beskrivelse af skadestedet: I krydset ved ... og ..., snævre vejen ind og kantstenen slår et slag ud.

Skade information:

Beskrivelse: Jeg kom køreren i pågældende kryds, og rammer kantstenen uheldigt, så dækket sprang, og hjulet blev beskadiget.

...

Skadezone:

- Højre side for
- Undervogn"

Det fremgår af selskabets mail til klagerens repræsentant af 16/5 2025 bl.a.:

"Du oplyser, at din klient har dokumenteret skaderne, endda valideret af 2 værkstedet.

Når/hvis du fremsender dokumentation som der henvises til, er vi indforstået med, at gennemgå sagen igen."

Det fremgår af selskabets mail til klagerens repræsentant af 2/6 2025 bl.a.:

"Du oplyser også, at 2 andre værksteder inklusiv [bilproducenten] skulle have 'stadfæstet', som du skriver, at en påkørsel af en kantsten med punktering og skade på fælg til følge, 'uvilkårligt' vil medføre skade direkte på trækstang – det kan hverken vi eller overtaksator i sagen bekræfte, og vi imødeser en udtalelse eller anden dokumentation, fra de 2 andre værksteder som du oplyser, har vurderet bilen."

Det fremgår af klagerens repræsentants mail til selskabet af 22/6 2025 bl.a.:

"Jeg har været i telefonisk dialog med [bilproducenten] angående spørgsmålet om radarbeslaget og trækstangen som blot underbyggede de 2 vedlagte mails fra [værkstedet], hvor bilen er autotakseret.

Angående spørgsmål om trækstangens betydning for de opståede voldsomme rystelser, så er der åbenbart en professionel uenighed mellem værkstederne og jeres taksatorer. [Værkstedets] svar vedlagt står klart og tydeligt. Jeres taksatorer derimod har intet dokumenteret.

Der er ligeledes uenighed om selve forløbet, idet [værkstedet] oplyser overfor mig at taksator, ... ikke har besigtiget bilen fysisk. Bilens skade er alene anmeldt af [værkstedet] via autotaks. Der er også uenighed om hvad der faktisk er aftalt om fejlfinding og hvilke krav jeres taksator skulle have udtrykt om dette. [Værkstedet] har anmeldt skaden via autotaks og redegjort for deres professionelle vurdering af skadens omfang og løsning. Jeres taksator og LB har trods min forespørgsel endnu ikke fremsendt dokumentation for jeres påstande, ej heller en synsrapport.

Som oplyst, så blev bilen efter kollisionen, løftet af Falck vejservice for at kunne skifte til reservehjul. Min klient sad i bilen under dette forløb (...), og da der er en lift monteret på højre side, valg-

te Falck-redderen at løfte bilen i fronten med donkraft. Hverken han eller min klient (som sad i bilen under løftet) har formentlig ikke været opmærksom på, at han derved kunne skade bilen, men faktum blev at beslaget til montagen af radaren til fartpiloten blev bøjet (ca. 10 grader), og at radaren derefter ikke virkede. Min klient bruger konstant fartpiloten som assistance, da hun som nævnt er [handikappet] og derfor har stor gavn af denne feature. Se specifikt vedr. dette og muligheden for kalibrering hos [bilproducenten] i vedlagte mail. Konklusionen var, at beslaget måtte skiftes og radaren omkalibreres, for hvilket erstatning også kræves, da det sker i direkte sammenhæng og specifikt som følge af kollisionen.

Du skriver, at 'om styretøj, bærearmlene og bærekugler er skæve – for er de ikke det, så bør trækaksel heller ikke være det', men hér gør du regning uden vært og fremfører tekniske gætteri. Jeg kan oplyse, at trækstangen godt kan tage skade og være den primære årsag til rystelser uden at bærearmlene/-kugler er 'skæve'. Også uden at der findes visuelle tegn på skader på selve trækstangen. Det vil ikke altid være muligt at se med det blotte øje. Jeg kan ydermere oplyse, at eftersom min klient er ekstremt afhængig af sin bil, både for at kunne være mobil og for at kunne passe sit arbejde, så at afvente en endelig stillingtagen fra LB i denne sag ville ikke være rimeligt at forvente. På grund af begrænset økonomi valgte min klient at få skiftet trækstangen i første omgang. Den blev skiftet hos [værkstedet] og bilen fik nye radarbeslag og blev om-kalibreret, hvorefter rystelserne åbenbart ophørte og radaren nu fungerer igen (dog uden at dette på nogen måde stadfæster at bærearmlene og -kugler ikke også burde skiftes jvf. Ovenfor fra begge værksteder og som oprindeligt anmeldt til LB via autotaks). Dokumentation i form af faktura fra [værkstedet] vedlægges ligeledes. Både den udskiftede trækstang og de bøjede beslag opbevares af min klient. Det må således være åbenlyst selv for jeres taksatorer, at trækstangen åbenbart var den primære følgeårsag til rystelserne.

Min klient har fortsat endnu ikke modtaget en skadesopgørelse, eller en skadesrapport fra LB, blot et automatisk krav om betaling af selvrisiko, uden nogen form for dokumentation eller begrundelse."

Det fremgår af klagerens repræsentants mail til selskabet af 7/8 2025 bl.a.:

"Vedr. trækakslen:

I henviser til en formulering min klient har lavet i selve skadesanmeldelsen og bruger dette som dokumentation for at skaden er 'mindre'. At drage en så vidtgående konklusion ud fra en skadesanmeldelse er ganske enkelt useriøst.

Derefter drager I en konklusion om, det forhold at min klient kører bilen på værksted, ikke kan ske når/hvis der er de nævnte alvorlige rystelser. Hvor har I dokumentation for denne påstand? Min klient har udtrykkeligt gjort opmærksom på dette første gang den ankommer på værksted straks efter kollisionen d. 31.1.25, og værkstedet har ligeledes bekræftet, at der er tale om meget tydelige rystelser. Værkstedet skriver således:

Ang. højre trækaksel, så har værkstedet anbefalet skift af den som det også står i den indsendte forsi rapport fra værkstedet.

Diagnosen var at det var meget sandsynligt at de meget voldsomme rystelser som fremkom efter ca 60 kmt var skabt af den højre trækaksel.

(ved dialog med [bilproducenten] som har radarkalibreret oplyste de at ved sådanne oplevelser plejer de at skifte højre og venstre trækaksel for at være 100 procent sikker)

Taksator blev gjort opmærksom på disse oplysninger, over tlf efter at bilen kom hjem fra [bilproducenten], men han mente ikke det havde noget med skaden at gøre så længe der ikke var visuelle skader på trækakslen.

I skriver derefter, at jeres taksator bliver kontaktet af værkstedet vedr. rystelser d. 11.4., 'da min klient mener, at bilen ryster' og at det 'tyder på et mindre sammenstød'. Det er ikke korrekt, min klient 'mener' ikke at bilen ryster, dét er dokumenteret, at bilen rystede efter kollisionen. At dækket eksploderer straks ved kollisionen er absolut ikke et 'mindre sammenstød'.

Jeres taksator har **løbende været orienteret af værkstedet om rystelserne og ikke blot d. 11. april**, trods dét at han aldrig har besigtiget bilen fysisk, og trods hans afvisning af erstatning overfor værkstedet med et 'vi lukker den der' over telefonen, så har jeres taksator hele tiden fravalgt at besigtige bilen. Jeres taksator kan, som I skriver, 'ikke se sammenhængen mellem rystelserne og uheldet'.

Den påstand er jo helt udokumenteret og ubegrundet, udover en generel påstand om bilens påståede slitage. Dét ville i så fald også have betydet, at bilen rystede voldsomt inden kollisionen.

Min klient afviser på det kraftigste dette, og som dokumentation for dette vedlægges en fejlfri synsrapport foretaget kun 14 dage før kollisionen. Jeres generelle og endnu helt udokumenterede påstande tilbagevises hermed fuldt ud.

Jeg noterer en del generel prosa og ren spekulation fra jeres overtaksator, der i stedet for at forholde sig til fakta, heller ikke er dokumenteret.

Jeg vedlægger her yderligere udtalelser fra værkstedet:

Ang sporing så vedhæfter jeg her et billede af den.

Jeg har talt med teknikker hos [sælger af værktøj] hvor vi har vores Hunter sporemaskine fra og han oplyser at det er nærmest umuligt at kunne vurdere ud fra en sporing om bærearmler eller bærekugle er defekt.

Men hvis sporingen er skæv så er der noget med styretøjet der er skævt og det kan også være at en styrekugle el en bærekugle kan være defekt. Men den vil ikke kunne vise om en trækaksel er lidt skæv eller taget lidt skade. En trækaksel kan komme ude af balance, så den skal afbalanceres, eller den kan have taget skade i leddene. (vi er ikke gået i dybden med at diagnosticering på trækakslen da taksator blot ville have svar på om der var fysiske skader på trækakslen. Der var umiddelbart ikke visuelle fysiske skader).

Overtaksator skal dog have ros for at være ærlig om, at bilen aldrig har været fysisk besigtiget af jeres taksator, selvom LB påstod det modsatte til mig både telefonisk ([selskabets medarbejder]) og i mail til mig d. 2. juni, da jeg gør dette gældende som en klar svaghed i jeres argumentation.

Som før oplyst blev trækstangen udskiftet medio april, efter bilen havde stået flere uger på værksteder (herunder [bilproducenten]) efter uheldet. Min klient er som handicappet yderst afhængig af bilen, og var derfor tvunget til selv at træffe denne afgørelse og lægge ud. Efter udskiftningen af trækstangen forsvandt alle rystelser, hvilket er et ultimativt bevis på at det var den beskadigede trækstang, der var årsag til rystelserne. Dog er det fortsat både [bilproducentens] og [værkstedets] anbefaling også at få udskiftet bærearmler og bærekugle, som minimum i højre side, men bedst i begge. Min klient er ikke i en økonomisk situation, hvor hun p.t. kan overkomme denne yderligere omkostning, og rettelig udgør den en del af skaden, som der rettelig fortsat kan gøres krav for mod LB.

Vedr. radaren:

Min klient sad i bilen under selve udskiftningen af reservehjulet d. 31. januar. Hun oplyser, at eftersom bilen har lift i højre side, og bilen grundet punkteringen, ikke kunne løftes i højre side af Falck, så blev bilen løftet i fronten.

I jeres afvisning af skaden er eneste argument, at den pågældende Falckredder 'ikke kan genkende/huske at han skulle have forårsaget skade på bilen ved løftet'.

Jeg noterer mig, at han er bedt om at forholde sig til skade på/omkring kofangeren og derudover at mindes et hjulskifte for 6 mdr. siden. Han har formentlig skiftet flere hundrede hjul siden da, og kan derfor næppe bruges som troværdigt vidne. LB sætter dette op imod jeres egen kundes konkrete og udførlige oplysninger om, at hendes adaptive fartpilot som hun bruger permanent medens hun kører bil, på grund af hendes handicap, blev uvirksom straks efter kollisionen samt at [bilproducenten] krævede en udskiftning af det bøjede beslag for at kunne kalibrere radaren igen.

Vi har aldrig oplyst, at bilen er løftet på/omkring kofangeren eller at denne skulle have fået skade, men derimod at donkraften har bøjet selve 'beslaget/bundpladen' til radaren, som jo sidder bag kofangeren. I spørger om der er ridser/mærker på dette beslag og svaret er ja, så billede er vedlagt, hvor et klart ridsemærke ses i højre side af bundpladen (ses dog ikke så tydeligt på selve billedet som i virkeligheden).

Har Falckredderen besigtiget denne bundplade efter løftet? Lå han under bilen og tjekkede om han havde påført en utilsigtet skade/ridse i forbindelse med løftet, nu hvor han løftede bilen på en 'unaturlig måde'?

Min klient har igen selv måttet lægge ud for udskiftning og re-kalibrering af radaren, hvilket er fremsendt og dokumenteret overfor LB med betalte fakturaer.

Jeg vedlægger hér udtalelse fra [værkstedet] vedr. radaren:

Ang radar beslag. [bilproducenten] oplyste os at de ikke kunne kalibrere bilen før vi fik skiftet beslagene da de var skæve. Det fik vi gjort efterfølgende og de fik bilen igen, hvor de så fik kaliberet radaren.

Konkluderende kan jeg således gentage, at LB i sin kommunikation med undertegnede ved flere lejligheder dokumentérbart har oplyst forkerte og modsatte forhold. Dette kombineret med at LB til dags dato aldrig har kommunikeret med min klient i sagen, hverken i forhold til selve skadesbehandlingen/udbedringen, eller nogen skadesopgørelse, blot et betalingskrav (selvrisiko) d. 12. april, gør at jeg i kombination med de løse påstande og grundløse afvisninger af erstatningspligten fra LB's side, trods den fremsendte dokumentation, må påtale dette.

Som nævnt ovenfor er det dog mit håb, at LB nu endelig får sagen afsluttet på en for min klient både korrekt og værdig måde."

Det fremgår af forsikringsbetingelserne:

"5.Kasko

...

1. Forsikringen dækker disse skader:

Forsikringen dækker skade på den forsikrede bil samt tyveri eller røveri.

...

6. Selvrisiko

Vi opkræver det selvrisikobeløb, der gælder for policen."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 10/2 2025, at hun havde været involveret i uheld med sin bil den 30/1 2025, hvor hun havde ramt en kantsten. Falck påsatte et reservehjul, og klageren kørte bilen på værksted. Selskabet har dækket udgift til udskiftning af højre forhjul i henhold til taksatorrapport af 11/4 2025. Klageren ønsker "erstatning for den fulde anbefalede reparation af bilens styretøj, dvs. udover det allerede udskiftede, også bærearmlene og bærekugle, som minimum i højre side. Herudover erstatning for den ødelagte radar".

Klageren har anført, at rystelserne i bilen skyldtes uheldet den 30/1 2025, idet rystelserne opstod straks efter uheldet. Bilen havde mærkbare rystelser – herunder ved kørsel under 50 km/t – og hun oplyste værkstedet om rystelserne på skadedagen. Bilen var til syn den 14/1 2025, hvor der foretages en prøvekørsel. Ved synet blev der ikke anmærket rystelser. Klageren har anført, at modparten forsøger nu "at insinuere at et bilsyn ikke opdager noget så grundlæggende som at styretøjet er tydelig defekt, er jo taget ud af den blå luft, og en direkte anklage af det pågældende bilsyn foretaget d. 14. januar 2025, som jo netop er sat til for at øge trafiksikkerheden. Denne anklage må stå for modpartens egen regning, og er i øvrigt fuldstændig udokumenteret". Klageren har forhørt sig hos 4 forskellige værksteder, der oplyser, at udskiftning af trækaksler er særdeles sjældne.

Klageren har anført, at frontradaren blev beskadiget, da Falck skulle skifte til reservehjulet, og at hun oplyste værkstedet om den manglende adaptive fartpilot på skadedagen. Hjulsiftet kunne ikke ske i højre side på grund af den fastmonterede handicaplift, og Falck måtte løfte bilen i fronten i stedet. Bilproducentens værksted har oplyst, at radarbeslaget var blevet bøjet og derfor måtte udskiftet før en ny kalibrering kunne ske. Klageren har anført, at selskabet ikke har dokumenteret påstanden om, at der ikke var synlige skader på radaren. Klageren har an-

ført, at "Derudover påstås det, at det forhold at radaren ikke er nævnt på den første faktura skulle være udtryk for at den ikke fik skade. Forklaringen herpå er derimod, at [værkstedet] ikke selv har denne spidskompetence, og derfor blev det besluttet, at bilen skulle sendes til [bilproducenten] for netop denne del, hvorfor det på tidspunktet for den første faktura (10. feb. 2025) var uklart hvad skadens omfang var. Denne del kom således i direkte forlængelse heraf, i forhold til hvornår [bilproducenten] havde tid til reparationen i marts 2025".

Selskabet har anført, at klageren ikke har bevist, at skaden på højre trækaksel er dækningsberettigende, da uheldet ikke er egnet til at beskadige trækakslen. Selskabet har anført, at klagerens beskrivelse af uheldet i den anmeldelse og det fremlagte foto af omfanget af skaden på fælgen vægter bevismæssigt kraftigt mod, at uheldet har haft en så voldsom kraft, at højre trækaksel kan være blevet beskadiget. Derudover kørte klageren selv bilen på værksted på skadedagen. Selskabet har anført, at der mangler dokumentation for skade/skævhed på styretøjet. Selskabet har anført, at diskussionen om rystelserne først startede i april 2025. Selskabets overtaksator har – henset til alderen af klagerens bil (mere end 6 år) og det kørte antal kilometer (166.200 km) – oplyst, at det ikke er ualmindeligt, at bilen kan have et behov for udskiftning af en trækaksel som følge af almindelig slitage. Selskabet har anført, at det ikke er godtgjort, at der i forbindelse med det gennemførte periodiske syn er foretaget undersøgelser, som ville kunne dokumentere de af klageren anførte rystelser i bilen.

Selskabet har anført, at klageren ikke har bevist, at skaden på frontradar er dækningsberettigende. Selskabet har anført, at det fremgår af fotos, der er taget efter uheldet, at radaren sidder forholdsvis langt oppe ved kofangeren, der er intakt. Selskabet har anført, at "hvis en donkraft skulle påvirke radaren og beslaget ved et løft af bilen, så ville de dele af bilen under radaren, såsom nummerpladen, kølerrist, bundplade og kofanger, efter selskabets opfattelse være påvirket i en sådan grad, at der ville være synlig skade på disse". Selskabet har anført, at "i forhold til den af klager anførte tidsmæssige sammenhæng mellem uheldet og skaden på frontradaren – hvor klager oplyser, at fartpiloten ikke var virksom på turen hen til værkstedet umiddelbart efter skaden – skal selskabet henvise til, at der ikke – i den første faktura af 10/2 2025

fra [værkstedet] – er anført nogen skade på frontradaren eller på den adaptive fartpilot". Det må have formodningen for sig, at klageren – hvis hun havde oplevet udfordringer med fartpiloten umiddelbart efter uheldet – ville have oplyst dette til værkstedet. Selskabet har kontaktet Falck, og den pågældende redder kan ikke genkende, at han skulle have forvoldt nogen skade, da bilen blev løftet.

Selskabet har krævet tilbagebetaling på 7.276,03 kr. Selskabet har den 12/4 2025 betalt 7.276,03 kr. til værkstedet i henhold til taksators opgørelse. Selskabet har anført, at der ret beset burde have været betalt direkte til klageren, og at selskabet derfor betalte 4.276,03 kr. til klageren (det opgjorte beløb på 7.276,03 kr. fratrasket selvrisko på 3.000 kr.), da klageren bekræftede at have betalt regningen til værkstedet. Efterfølgende oplyste værkstedet imidlertid, at det ikke var korrekt, og klageren bekræftede, at det var en misforståelse. Selskabet er derfor berettiget til at kræve dette beløb på 4.276,03 kr. tilbage og opkræve selvrisko på 3.000 kr.

Det fremgår af faktura fra værkstedet af 10/2 2025, at der blev fundet følgende forhold ved bilen: "Fordæk. Venstre side blinklys, reparation. Diagnose på bilen. Rystelser i bilen. skal udbedres. Skiver og klodser foran. skal skiftes. Egr rør. skal skiftes. Udstødningsrør er hullet. Skal skiftes".

Det fremgår af klagerens skadeanmeldelse af 10/2 2025, at "Beskrivelse af skadestedet: I krydset ved ... og ..., snævre vejen ind og kantstenen slår et slag ud. ... Beskrivelse: Jeg kom køreren i pågældende kryds, og rammer kantstenen uheldigt, så dækket sprang, og hjulet blev beskadiget. ... Skadezone: • Højre side for • Undervogn"

Det fremgår af klagerens repræsentants mail til selskabet af 22/6 2025, at "jeg har været i telefonisk dialog med [bilproducenten] angående spørgsmålet om radarbeslaget og trækstangen som blot underbyggede de 2 vedlagte mails fra [værkstedet], hvor bilen er autotakseret".

Ankenævnet for Forsikring

21.

104265

Det fremgår af klagerens repræsentants mail til selskabet af 7/8 2025, at "Værkstedet skriver således: *Ang. højre trækaksel, så har værkstedet anbefalet skift af den som det også står i den indsendte forsi rapport fra værkstedet. Diagnosen var at det var meget sandsynligt at de meget voldsomme rystelser som fremkom efter ca 60 kmt var skabt af den højre træaksel. (ved dialog med [bilproducenten] som har radarkalibreret oplyste de at ved sådanne oplevelser plejer de at skifte højre og venstre trækaksel for at være 100 procent sikker) Taksator blev gjort opmærksom på disse oplysninger, over tlf efter at bilen kom hjem fra [bilproducenten], men han mente ikke det havde noget med skaden at gøre så længe der ikke var visuelle skader på trækakslen. ... Jeg vedlægger her yderligere udtalelser fra værkstedet: Ang sporing så vedhæfter jeg her et billede af den. Jeg har talt med teknikker hos [sælger af værktøj] hvor vi har vores Hunter sporemaskine fra og han oplyser at det er nærmest umuligt at kunne vurdere ud fra en sporing om bæream eller bærekugle er defekt. Men hvis sporingen er skæv så er der noget med styretøjet der er skævt og det kan også være at en styrekugle el en bærekugle kan være defekt. Men den vil ikke kunne vise om en trækaksel er lidt skæv eller taget lidt skade. En trækaksel kan komme ude af balance, så den skal afbalanceres, eller den kan have taget skade i leddene. (vi er ikke gået i dybden med at diagnosticering på trækakslen da taksator blot ville have svar på om der var fysiske skader på trækakslen. Der var umiddelbart ikke visuelle fysiske skader). ... Jeg vedlægger hér udtalelse fra [værkstedet] vedr. radaren: Ang radar beslag. [bilproducenten] oplyste os at de ikke kunne kalibrere bilen før vi fik skiftet beslagene da de var skæve. Det fik vi gjort efterfølgende og de fik bilen igen, hvor de så fik kaliberet radaren".*

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

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at styretøjet – herunder bæream og bærekugle – højre trækaksel og frontradaren blev beskadiget ved påkørsel af en kantsten den 30/1 2025. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at yde yderligere dækning i anledning af den anmeldte skade.

Ankenævnet for Forsikring

22.

104265

For så vidt angår højre trækaksel har nævnet blandt andet lagt vægt på, at klageren ikke har fremlagt dokumentation for, at trækakslen er blevet beskadiget ved uheldet.

Nævnet har også lagt vægt på, at selskabets taksator og selskabets overtaksator begge har vurderet, at uheldet ikke er egnet til at beskadige en trækaksel.

Nævnet har i den forbindelse lagt vægt på, at skaden på fælgen ifølge det fremlagte foto er minimal, og at der ikke er oplysninger om visuel fysisk skade på trækakslen.

For så vidt angår frontradaren har nævnet blandt andet lagt vægt på, at klageren ikke har fremlagt dokumentation for, at frontradaren er blevet beskadiget ved uheldet. Der er videre ikke fremlagt dokumentation for skader på dele af bilen under radaren, såsom nummerpladen, kølerrist, bundplade og kofanger.

Nævnet har også lagt vægt på, at klageren i anmeldelsen den 10/2 2025 ikke har omtalt frontradaren, herunder problemer med fartpiloten.

Nævnet bemærker, at selskabet har kontaktet Falck, og at redderen har oplyst, at "han aldrig ville løfte en bil i/omkring kofangeren da den ikke er beregnet til det – ej heller ikke kan holde til det".

Nævnet bemærker afslutningsvist, at selskabet er berettiget til at kræve tilbagebetaling af 7.276,03 kr. fra klageren.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Ankenævnet *for* Forsikring

23.

104265

Ankenævnet *for* Forsikring

24.

104265

Klageren får ikke medhold.



Jørgen Steen Sørensen

formand