

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 19. august 2026 blev i sag nr. 105705:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. Han har i klageskema af 27/3 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg ønsker hermed formelt at påklage Tryg Forsikrings afslag på dækning af skader på min bils styretøj og tandstang. Afvisningen er baseret på faktuel forkerte oplysninger om reparationens omfang og en mangelfuld teknisk vurdering af, hvordan en kraftig sidepåkørsel påvirker et lukket mekanisk system.

Bemærkning vedrørende dokumentation: Da oversigten over mine sendte beskeder, info og ryk-kere på Trygs onlineportal står som tom, skiftede jeg i efteråret 2025 til udelukkende at kommunikere via e-mail for at sikre fuld dokumentation af forløbet.

2. Kronologisk hændelsesforløb

- 2. maj 2025: Min [bilmærke] bliver ramt ved en voldsom sidepåkørsel, hvor modparten med venstre del af fronten kører direkte ind i bilens højre side. Der er således tale om en direkte, vinkelret kollision og ikke blot en 'side-mod-side' berøring eller en overfladisk 'stryger'. Udover de omfattende karosseriskader modtager både den forreste og bagerste højre fælg betydelige slag ved det direkte anslag fra modpartens køretøj. Min hastighed var ca. 50 kmh, [byvej].
- Maj - juni 2025: Bilen gennemgår en omfattende reparation af næsten hele højre side og er på værksted i cirka en måned. (Det skal vise sig senere, at der på værkstedet ikke blev foretaget opmåling eller tjek af styrtøj, de indre dele m.m). Døre, rammen osv. blev udskiftet.
- Midt juni 2025: Jeg får bilen retur og begynder kort efter at mærke uregelmæssigheder i bilens køreegenskaber og stabilitet.
- 3. juli 2025: Jeg får udskiftet bagbremsen og antager i første omgang, at ustabiliteten relaterer sig hertil. De skulle udskiftes jf. servicebogen.
- Juli 2025: Da bilen fortsat føles usikker efter bremseskift, bestilles tid til kontrol og synstjek hos [værksted]. Dette blev gjort den 22. juli. Første ledige tid var den 15.08.2025. Grundet arbejde blev tiden rykket til den 29.08.2025.

- 29. august 2025: [Værksted] konstaterer, at styretøjet er defekt. Styrestænger, styrekugler og begge sporestænger udskiftes akut samme dag for at gøre bilen forsvarlig. Jeg sender samme dag anmodning til Tryg om genåbning af sagen, da det tyder på en følgeskade.
- 1. september 2025: Bilen går igennem syn uden anmærkninger – udelukkende fordi styretøjet blev repareret to dage forinden. Synsdagen var ligeledes booket til den 29. august 2025, men da bilen skulle repareres, blev tiden rykket til den 1. september 2025.
- Se Bilag "X. [Værksted] Regning 29.08.2025". Alt fremgår her, inkl. synstjek.
- Efteråret 2025: Det konstateres af både [værksted] og [bilmærke] (... Biler), at der fortsat er slør, som nu menes at være lokaliseret indvendigt i selve tandstangen.
- 30. oktober 2025: Da bilen igen ikke føles korrekt under kørsel, beder jeg ... Biler ([bilmærke] i [by]) om at foretage et grundigt tjek af styretøjet. Her konstaterer deres mekaniker, at der nu igen er opstået mærkbart slør i venstre side, sandsynligvis i selve tandstangen + klunk lyde – da han kunne se at styrtøjet var blevet udskiftet.
- 12. december 2025: Ved service hos [bilmærke]/... biler bekræfter værkstedet igen at der er slør.
- 19. december 2025: Styrstang igen udskiftet hos [værksted] for at tjekke. Slør igen. Dvs. højest sandsynligt er det tandstangen.
- Se bilag 'X. [Værksted] Rapport 2025 December'

3. Tekniske indvendinger mod Trygs afvisning

Trygs afgørelser (27. oktober 2025, 27. februar 2026 og 27. marts 2026) bestrides på følgende punkter:

- **Faktuel fejl om skadens omfang:** Tryg anfører i deres seneste afslag, at reparationen udelukkende bestod af en 'polering af højre bagfælg'. Dette er direkte forkert, da næsten hele højre side blev udskiftet. Tryg har således truffet afgørelse på et ukorrekt faktisk grundlag.
- **Mekanisk kraftoverførsel:** Taksator afviser sammenhæng, fordi han ikke ser bukket metal i 'slagsiden' (højre side). Dette ignorerer, at tandstangen er en fast, gennemgående forbindelse. Ved sidepåkørslen blev energien forplantet direkte gennem tandstangen, hvor det venstre forhjul 'holdt igen' mod asfalten, hvilket bankede tandstangens indvendige mekanik hårdt mod sit endestop i venstre side.
- **Asymmetrisk slid:** At skaden er isoleret til den ene side (venstre side), understøtter, at der er tale om et akut traume/chokbelastning og ikke almindeligt slid, som ville være symmetrisk fordelt.
- **Fejlagtig brug af synsrapport:** Tryg bruger det som bevis, at bilen blev synet d. 1. september uden fejl. Bilen kunne dog udelukkende synes, fordi de vitale styredele var blevet udskiftet d. 29. august netop med henblik på synet.
- **Manglende undersøgelse:** Tryg bruger det som et argument, at værkstedet ikke 'vurderede', at styretøjet var påvirket, men indrømmer samtidig, at de aldrig foretog en reel udmåling. Trygs fordelsværksted kontrollerede hverken styretøjet eller foretog en opmåling, selvom kollisionen var kraftig.
- **Fravær af bevis:** Tryg bruger værkstedets manglende observationer som bevis for, at der ingen skade var. Men da værkstedet – baseret på den fejlagtige antagelse om en 'polering' – bevidst har valgt ikke at foretage en 4-hjulsudmåling eller en teknisk kontrol af styretøjet, har de reelt aldrig undersøgt komponenterne for indvendige skader.
- **En vurdering er ikke en kontrol:** En visuel vurdering af et karosseriværksted kan ikke erstatte en teknisk udmåling af styretøjets geometri efter en kraftig sidepåkørsel. At 'man ikke har fundet det nødvendigt' at måle efter, er ikke det samme som at have dokumenteret, at styretøjet var intakt.

- **Manglende teknisk undersøgelse og fejlfortolkning af værkstedets rolle:** Jeg har personligt været i dialog med værkstedet af flere omgange, forud for Trygs kontakt til dem. Det er min klare opfattelse, at værkstedet udelukkende betragtede opgaven som en omfattende karosserie-reparation, hvor næsten hele bilens højre side blev udskiftet. Der blev i den forbindelse ikke foretaget nogen form for teknisk kontrol, adskillelse eller udmåling af de indre mekaniske komponenter, herunder styretøj og tandstangen.

Værkstedets fokus var isoleret til de synlige, udvendige skader på karosseriet. Da værkstedet – som tidligere påpeget – fejlagtigt antog, at der blot var tale om en 'polering', blev der aldrig bestilt eller udført en reel mekanisk fejlsøgning. Tryg kan derfor ikke bruge fraværet af en observation fra et karosseriværksted som bevis for, at de indre mekaniske dele var intakte, når disse aldrig er blevet undersøgt.

Det er desværre ikke usædvanligt, at værksteder overser disse typer problemer ved første øjekast. Trygs værksted overså ligeledes sløret i både oktober og december 2025 under service. Det var først, da jeg direkte påpegede problemet og bad dem foretage en specifik kontrol og prøvekørsel, at de opdagede de defekte dele.

- **Gendrivelse af Kvalitetsafdelingens påstand om styretøjets holdbarhed**

Tryg anfører i deres endelige afvisning, at styretøj er konstrueret til at modstå sidelæns påvirkning, og bruger dette som hovedargument for deres afslag. Denne påstand er en markant teknisk forenkling, der overser de faktiske fysiske kræfter, som udløses ved en kollision.

Kollisionskraft vs. normal belastning: Der er en væsentlig forskel på de dynamiske belastninger, et styretøj møder under normal drift (f.eks. kørsel i sving eller over ujævnheder), og den laterale chokbelastning, der opstår, når en bil rammes direkte fra siden af en modpart med stor kraft. Energien fra en sådan kollision føres uundgåeligt direkte ind i hjulet og videre gennem styretøj og tandstangen som en massiv chokbølge.

Den specifikke manøvre på [byvej] hvor ulykken skete: For at forstå skadens omfang er det afgørende at se på det konkrete hændelsesforløb på [byvej]:

- a) **Undvigemanøvre:** Ved sammenstødet drejede jeg bevidst mod højre (direkte mod påkørslen) for at undgå en frontalkollision med den modkørende trafik. At jeg endte på højre side af vejbanen, som billederne dokumenterer, bekræfter denne manøvre.
- b) **Mekanisk modstød:** Da venstre forhjul bevarede sit vejgreb mod asfalten, samtidig med at jeg tvang hjulene mod højre under påkørslen, opstod der et ekstremt indvendigt 'modstød' i tandstangens lukkede system.
- c) **Intern skade:** Denne modstridende kraftpåvirkning har beskadiget de indvendige komponenter i tandstangen. Det faktum, at de udvendige styrestænger ikke er synligt bøjedede, udelukker på ingen måde en omfattende indvendig mekanisk skade.
- d) **Tidsmæssig sammenhæng:** Det skal understreges, at disse uregelmæssigheder i bilens køreegenskaber ikke opstod gradvist over tid, men blev observeret umiddelbart – og senest 1-2 uger – efter jeg fik bilen retur fra karosseriværkstedet. Det konstaterede slør i styretøj og derefter tandstangen er således ikke et udtryk for almindeligt slid, men en direkte og akut følge-skade af ulykkens voldsomme traume.

4. Bilens stand før uheldet

Bilen har overholdt samtlige serviceeftersyn (primært hos [bilmærke]) og havde aldrig fejlet noget eller haft skader på styretøjet før dette uheld. Et komplet nedbrud af hele styretøjet og tandstang ved ca. 130.000 km er ikke normalt for denne model medmindre køretøjet har været udsat for et voldsomt mekanisk chok som den pågældende sidekollision. Alene det at udskifte tandstangen koster 30.000 - 40.000 kr. hos [bilmærke], som skal kodes ind. Dette er højkomponentskomponent designet til at holde hele bilens levetid – ca. 250.000 km.

Tryg postulerer, at styretøjet er konstrueret til at modstå denne type påvirkning, men overser, at en tandstang på en [bilmærke + model] er en højkomponentskomponent designet til at holde hele bilens levetid. Det er faktisk usædvanligt, at en tandstang på denne model fejler ved blot 125 - 130.000 km, når bilen er passet med alle service og aldrig har haft fejl tidligere. At defekten opstår akut i direkte forlængelse af en voldsom kollision, modbeviser Trygs antagelse om, at systemet har modstået påvirkningen uden skade.

En tandstang kategoriseres ikke som en sliddel på linje med bremses, dæk eller filtre. Bilproducenter som [bilmærke] designer disse mekaniske og elektroniske styresystemer til at holde i hele bilens forventede levetid, hvilket i denne bilklasse typisk er sat til minimum ca. 250.000 km eller ca. 15 år under normale kørselsforhold. At den fejler ved 130.000 km uden ydre påvirkning, betragtes i branchen som en usædvanlig defekt.

Hvis komponenten, ifølge Tryg, er så robust, at den kan modstå en direkte kollision, så bør den under ingen omstændigheder udvikle akut slør ved blot 130.000 km som følge af almindeligt slid.

5. Konklusion og krav

På baggrund af den tekniske logik, udtalelser fra mekanikere, grundlæggende research og Trygs brug af forkerte data om sagens omfang, anmoder jeg Ankenævnet om at tilsidesætte Trygs afvisning. Jeg kræver, at skaderne på styretøj (Bilag X. [værksted] Regning 29.08.2025) og kommende udskiftning af tandstangen anerkendes som en direkte følgeskade af uheldet den 2. maj 2025.

OBS: Jeg har aldrig modtaget en skades rapport fra Tryg eller deres værksted for skaden den 02/05-2025. Jeg ved bare at er blev sagt at den højre side af bilen inkl. rammen skulle udskiftes. Bilen var på værkstedet i mere end en måned. Modpartens forsikring betalte for skaden. Vedhæftet billeder dog.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg kræver, at skaderne på styretøj (Bilag X. [værksted] Regning 29.08.2025) og kommende tandstang udskiftning anerkendes som en direkte følgeskade af uheldet den 2. maj 2025."

Klageren har den 9/4 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"Gendrivelse af bevisbyrde og selskabets undersøgelsespligt:

Det er efter min opfattelse principielt forkert og i strid med god forsikringskik, at Tryg i deres afslag forsøger at pålægge mig bevisbyrden for de tekniske sammenhænge, når selskabet selv har svigtet deres undersøgelsespligt. Som forsikringstager har jeg hverken den tekniske baggrund eller den faglige ekspertise, der kræves for at agere taksator eller kontrollant på et professionelt værksted.

- **Tillid til faglig ekspertise:** Jeg overlod min bil til Trygs fordelsværksted i den klare og berettigede forventning om, at reparationen og de tilhørende sikkerhedstjek ville blive udført professionelt og i overensstemmelse med skadens faktiske omfang. (Derfor valgte jeg Trygs fordelsværksted). Det kan under ingen omstændigheder forventes, at jeg som privatperson skal føre tilsyn med værkstedets daglige arbejde eller instruere uddannede fagfolk i, hvilke vitale komponenter – herunder styretøj – der kræver kontrol efter en voldsom kollision.
- **Selskabets ansvar for korrekt datagrundlag:** Når Trygs eget beslutningsgrundlag hviler på en beviseligt fejlagtig beskrivelse af skaden (en 'polering' frem for en omfattende genopretning af bilens side), bærer selskabet alene ansvaret for, at de nødvendige tekniske målinger ikke blev foretaget rettidigt. At Tryg nu bruger deres egne og værkstedets undladelser som argument for at afvise dækning, er både urimeligt og sagligt utilstadeligt."

I brev af 23/4 2026 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Sagen vedrører, hvorvidt selskabet er forpligtet til at anerkende dækning for skaderne på styretøj i klagerens bil.

Selskabet har afvist dækning under henvisning til, at der ikke er årsagssammenhæng mellem det anmeldte færdselsuheld og skaden på bilens styretøj.

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

Sagsfremstilling

Klageren anmeldte den 2. maj 2025, at han havde været udsat for et færdselsuheld samme dag. Af skadeanmeldelsen fremgår blandt andet:

'Jeg kørte ad [vej] mod [by] da en varevogn med reg. nr. [modpartens registreringsnummer] drejede pludselig ud fra en parkeringsplads/gadeparkering og ramte mig.'

Det fremgår desuden af klagerens skadeanmeldelse, at han anslog modpartens hastighed til 0-10 km/t. Skadeanmeldelsen af 2. maj 2025 fremlægges som **bilag B**.

Selskabet betalte for reparationen af klagerens bil med 71.145,34 kr., heraf 24.270,29 kr. for reservedele. Det fremgår af taksatorrapporten, at kilometerstanden var 126.004 km. Taksatorrapport af 13. maj 2025 fremlægges som **bilag C**.

Klageren fik bilen retur medio juni 2025 efter reparation.

Herefter hørte selskabet ikke yderligere, før klageren den 29. august 2025 kontaktede selskabet og oplyste, at han havde bilen til synstjek, hvor de havde opdaget, at styretøj ikke var i orden. Klagerens besked af 29. august 2025 fremlægges som **bilag D**. Tilbud på udskiftning af styrestang, styrekugler og sporestænger er fremlagt af klageren. Af tilbuddet fremgår, at kilometerstanden var 131.000 km.

Klagerens bil gik igennem syn uden anmærkninger den 1. september 2025. Skærmprent fremlægges som **bilag E**.

Ved mail af 27. oktober 2025 afviste selskabet dækning for udgifterne til reparation af styretøj, da der efter selskabets ikke var årsagssammenhæng mellem det anmeldte færdselsuheld og de anmeldte skader. Selskabets mail af 27. oktober 2025 er fremlagt af klageren.

Klageren gjorde indsigelse mod selskabets afgørelse ved mail af 3. november 2025. Klagerens mail af 3. november 2025 er fremlagt af klageren.

Den 4. november 2025 oplyste klageren, at styrestang, to styrekugler og begge sporestænger tidligere var skiftet, og at der nu også var slør i tandstangen. Klagerens mail af 4. november 2025 er fremlagt af klageren.

Taksator var den 24. februar 2026 i dialog med værkstedet, der bekræftede, at klageren havde været til kontrolmåling, og at de havde konstateret, at der sad en brugt tandstang på og sporestang i venstre side. Værkstedet oplyste desuden, at klageren ikke havde nævnt tidligere skade. Selskabet telefonnotat af 24. februar 2026 fremlægges som **bilag F**.

Selskabets taksator fastholdt selskabets afgørelse ved mail af 27. februar 2026. Selskabets mail af 27. februar 2026 er fremlagt af klageren.

Ved mail af 3. marts 2026 gjorde klageren indsigelse mod selskabets afgørelse. Klagerens mail af 3. marts 2026 er fremlagt af klageren.

Den klageansvarlige afdeling fastholdt selskabets afgørelse ved mail af 27. marts 2026. Selskabets mail af 27. marts 2026 er fremlagt af klageren.

Sagen er herefter indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

Selskabets vurdering

Sagen omhandler, hvorvidt selskabet er forpligtet til at anerkende dækning for skaderne på styretøj i klagerens bil.

Selskabet har afvist dækning under henvisning til, at der ikke er årsagssammenhæng mellem det anmeldte færdselsuheld og skaden på bilens styretøj.

Klagerens værksted har oplyst, at der var en brugt tandstang og sporestang i klagerens bil.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 4.4 fremgår, at forsikringen dækker enhver skade på den forsikrede bil, bortset fra de i punkt 4.5 nævnte undtagelser.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 4.5 fremgår blandt andet, at forsikringen ikke dækker forringelse af bilen som følge af brugsslitage. Ved brugsslitage forstås blandt andet almindelig slitage og manglende vedligeholdelse.

På baggrund af ovenstående er det selskabets opfattelse, at der ikke er årsagssammenhæng mellem skaderne på styretøj og det anmeldte færdselsuheld.

Selskabet fastholder derfor, at selskabets afgørelse er korrekt og i overensstemmelse med praksis.

Ved vurderingen har selskabet særligt lagt vægt, at der ikke var skade på bilens fortøj i forbindelse med det anmeldte færdselsuheld, men først fra højre fordør og bagefter. Der er således ingen påvirkning sket af bilens forreste hjul og dermed styretøjet.

Selskabet bemærker, at styretøjet er konstrueret til netop at kunne modstå den type påvirkning, som klageren omtaler, hvor bilen skubbes sidelæns.

I den forbindelse skal selskabet bemærke, at klageren i forbindelse med sin anmeldelse har oplyst, at modpartens hastighed var 0-10 km/t. Det er således selskabets opfattelse, at der er tale om en mindre påvirkning.

Ydermere har selskabet været i dialog med klagerens værksted, som heller ikke har vurderet, at styretøjet er påvirket af skaden. Af den grund har værkstedet ikke fundet det nødvendigt at foretage en udmåling, da reparationen udelukkende bestod af en polering af højre bagfælg.

Ligeledes bemærker selskabet, at selskabet alene har betalt for lakering af hele højre side som overfladelak, således der ikke var farveforskel.

Selskabet bemærker desuden, at klagerens bil gik igennem syn den 1. september 2025 uden anmærkninger. Hvis der havde været slør i styretøjet eller tandstangen, ville det være blevet registreret ved synet.

Det af klageren anførte om, at hans udførte research, udtalelser fra fagfolk og sagens overordnede logik entydigt peger på, at skaderne på styretøj og tandstang er en direkte konsekvens af det anmeldte færdselsuheld, kan således ikke føre til en ændring af selskabets stilling til sagen.

Desuden er det selskabets opfattelse, at det forekommer bemærkelsesværdigt, at skaderne på bilens styretøj først blev anmeldt 2½ måned efter, at klageren fik bilen retur efter reparation og efter godt 7.000 km.

Det forekommer desuden påfaldende, at klageren i november 2025 – mere end fire måneder efter at have fået bilen retur fra reparation – og med mere end to måneder efter, at bilen gik igennem syn uden anmærkninger, oplyste, at tandstangen også skulle skiftes som følge af det anmeldte færdselsuheld.

Klagerens værksted har ligeledes oplyst, at der sad en brugt tandstang og en brugt sporstang i klagerens bil, hvorfor det er selskabets opfattelse, at der er tale om slitage – og ikke en følge efter det anmeldte færdselsuheld.

Selskabet bemærker afslutningsvist, at klageren allerede havde fået udskiftet styrekugler, styrestang og sporestænger på det tidspunkt, hvor klageren oplyste selskabet om, at der var problemer med styretøjet, hvorfor det efter selskabets opfattelse er formålsløst at få undersøgt bilen nærmere.

Til støtte for sine synspunkter kan selskabet henvise til Ankenævnet for Forsikrings kendelse 68.126, hvor klageren gjorde gældende, at hjælpestyrearm og krængningsstabilisator blev beskadiget ved et anmeldt færdselsuheld. Nævnet fandt det på det foreliggende grundlag ikke sandsyn-

liggjort, at delene var blevet beskadiget under færdselsuheldet. Kendelsen AK68.126 fremlægges som **bilag G**.

Sammenfatning

Sammenfattende er det selskabets opfattelse, at styretøjet ikke blev beskadiget under det anmeldte færdselsuheld.

Selskabet fastholder derfor, at selskabets afgørelse er korrekt og i overensstemmelse med praksis."

Klageren har i brev af 30/4 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"Jeg har modtaget Trygs svarskrift og må konstatere, at selskabets fremstilling af sagen er præget af faktuelle fejl, modsigelser, udeladelse af afgørende korrespondance samt en grundlæggende teknisk misforståelse af hændelsesforløbet.

Tryg forsøger at tegne et billede af et 'mindre uheld' og 'almindeligt slid', hvilket modsiges af sagens faktiske omstændigheder og de reparationer, der er udført. Jeg ønsker med dette svarskrift at gendrive selskabets påstande punkt for punkt.

1. Fejlagtig fremstilling af kollisionens kraft og hastighed

Tryg 'cherry-picker' informationer, når de i deres svar hævder, at der er tale om en 'mindre påvirkning', fordi modpartens hastighed var 0-10 km/t. De udelader bevidst, at min hastighed var 40-50 km/t i kollisionøjeblikket. Når en bil i fart rammes vinkelret på siden af et køretøj, der svinger ud, udløser det samlede bevægelsesmoment et gigantisk, lateralt slag mod bilen – og ikke en 'mindre påvirkning'.

2. Selskabets selvmodsigelser om reparationens omfang

Selskabet skifter løbende forklaring om skadens omfang for at undgå at dække styretøjet.

- Først påstod Tryg skriftligt, at reparationen udelukkende bestod i en 'polering af højre bagfælg'. Dette påstod de før, og nu igen på side 3 af deres svarskrift. Dette er faktuel forkert. Fælgen er heller ikke blevet poleret. Skaderne er der stadig.
- De påstår efterfølgende i deres svarskrift, at de 'alene har betalt for lakering af hele højre side som overfladelak'.
- Fakta er, at reparationen tog 1,5 måned, og regningen lød på over 71.000 kr. (betalt af modpartens ansvarsforsikring), hvoraf over 24.000 kr. var til reservedele. Man udskifter ikke reservedele for over 24.000 kr. ved en 'overfladelakering'. Næsten hele bilens højre side blev udskiftet og udbedret. At selskabet forsøger at bagatellisere en skade af denne størrelsesorden, er dybt utroværdigt og udstiller deres mangelfulde sagsbehandling.
- Skaden blev betalt af modpartens forsikring, og ikke Tryg som de ellers skriver.

3. Matematisk manipulation og falsk narrativ om tidslinjen

Tryg finder det forbløffende, at der går tid, før skaden anmeldes, og forsøger at fremstille det som om, bilen har kørt langt efter uheldet.

- Tryg oplyser selv, at kilometerstanden ved taksatorrapporten i maj var 126.004 km.
- Tryg oplyser selv, at kilometerstanden på tilbuddet til [værksted] var 131.000 km.
- Matematikken er simpel: 131.000 fratrukket 126.004 giver præcis 4.996 km. Tryg lægger altså kunstigt over 2.000 fiktive kilometer oveni for at understøtte deres teori om slid.

Jeg mærkede uregelmæssigheder umiddelbart efter, jeg fik bilen retur i midt-slut juni. Da jeg ifølge serviceforskrifterne fik skiftet bagbremserne primo juli 2025, antog jeg, at problemet lå her, og at det ville blive løst. Jeg troede jo fuldt og fast på, at Trygs fordelsværksted havde afleveret en fejlfri og grundigt tjekket bil. Da problemet fortsatte, kontaktede jeg [værksted] allerede den 19. juli 2025 (umiddelbart efter min hjemkomst fra ferie). Første ledige tid var midt i august (15.08.2025 – se bilag vedhæftet), som blev rykket til 29. august.

Jeg har adskillige gange – i beskeder, som Tryg bevidst ikke har vedlagt Ankenævnet – forklaret dem, at jeg i starten troede, det var bremserne.

Det er således decideret misvisende, når Tryg postulerer, at der gik 2,5 måned før jeg reagerede. Kalendermæssigt gik der én måned, fra jeg fik bilen retur, til jeg bestilte tid til kontrol. Fraregnes min ferieperiode, er der i realiteten tale om under to ugers effektiv kørsel.

Deres 'forbløffelse' over tidslinjen beror på, at de ignorerer fakta og deres egne tal.

4. Svigt af selskabets undersøgelsespligt

Tryg bruger fraværet af beviser (at deres fordelsværksted ikke fandt fejl på styretøjet) som bevis for, at der ingen skade var. Jeg må fastholde, at:

- Værkstedet aldrig foretog en teknisk kontrol eller 4-hjulsudmåling, fordi de – i lighed med Tryg – fejlagtigt antog, at der 'kun var tale om karosseriarbejde/lakering'. Man kan ikke finde en fejl, man bevidst undlader at lede efter. Selskabet bærer ansvaret for, at skaden ikke blev undersøgt korrekt i første omgang.

5. Absurd fejlfortolkning af internt telefonnotat om 'brugte dele'

Tryg henviser til et telefonnotat fra den 24. februar 2026, hvor taksator får oplyst, at der sidder en 'brugt tandstang og en brugt sporestang' i bilen. Tryg bruger dette som argument for 'slitage' før uheldet. Det er en absurd mangel på kronologisk forståelse:

- Højre side af styretøjet: Er aldrig blevet udskiftet. Dette er de originale fabriksdele fra bilen var ny, som endnu intet fejler. Dvs. højre side af styretøjet er stadig intakt og fungerer perfekt.
- Tandstangen: Er ligeledes den originale fabriksdel, som ikke er udskiftet endnu (da det er den udskiftning, sagen handler om at få dækket).
- Venstre sporestang: Var selvfølgelig 'brugt', da taksator ringede i februar 2026! Den blev jo netop udskiftet med en helt ny del den 29. august 2025, og igen med en ny del den 19. december 2025. At Tryg bruger bilens tilstand i februar 2026 som bevis for bilens tilstand før uheldet i maj 2025, giver ingen mening.

6. Den asymmetriske skade og komponentens levetid udelukker normalt slid

- **Komponentens levetid:** En tandstang på en [bilmærke + model] er designet til at holde hele bilens levetid (ca. 250.000 km). At hele styretøjet på venstre side svigter totalt ved 130.000 km, umiddelbart efter et voldsomt sideværts traume (på en bil med fuld servicebog), udelukker normalt slid.
- **Asymmetri:** Ved almindeligt slid på 130.000 km ville slitagen i styretøjet være symmetrisk. At højre sporestang og styretøj er de originale fabriksdele og intet fejler, mens skaden udelukkende opstår akut i 'modtager-enden' (venstre side) efter et hårdt slag fra højre, er det fysiske og mekaniske bevis på, at energien er forplantet tværs igennem tandstangen og har ramt sit endestop i venstre side med enorm kraft. Pt. er der slør i tandstangen i venstre side igen.

Ankenævnet *for* Forsikring

10.

105705

7. Tilbageholdelse af dokumentation

Vigtigt: Tryg er i besiddelse af al min korrespondance fra august. Alligevel har selskabet valgt kun at vedhæfte én udvalgt besked til Ankenævnet. Jeg opfordrer Ankenævnet til at pålægge Tryg at fremlægge den samlede kommunikation, da de bevidst udelader oplysninger, der modbeviser deres påstande.

8. Gendrivelse af synsrapporten og chokket hos [værksted]

Tryg forsøger at bruge synet den 1. september 2025 som et bevis på, at styretøjet var intakt. Dette er lodret forkert. Da bilen var til kontrol hos [værksted] fredag den 29. august 2025, var chokmeldingen, at venstre side af styretøjet var helt defekt. Styrekuglerne var brutalt ødelagte. Bilen kunne udelukkende synes den efterfølgende mandag, fordi [værksted] var nødsaget til akut at udskifte samtlige defekte dele i venstre side (inkl. en ny sporestang) samme dag for at gøre bilen forsvarelig.

Jeg sendte flere beskeder til Tryg den dag fra min mobil via deres portal for at anmelde dette. Dvs. jeg reagerede samme dag, som skaden blev påvist. Tryg er i besiddelse af mine beskeder til dem fra den 29. august 2025. Jeg har ikke adgang til dem. Der er flere end bare den ene, som de havde vedhæftet.

9. Det endelige bevis: Dobbelt udskiftning af venstre sporestang

Efter den akutte reparation den 29. august oplyste både [værksted] og Trygs eget fordelsværksted efter et par måneder, at der stadig var slør i venstre side, og at fejlen højst sandsynligt sad inde i selve tandstangen (i venstre side). Mens jeg kørte frem og tilbage mellem værkstederne for at lokalisere fejlen, foreslog Trygs fordelsværksted, at det muligvis skyldtes sporestangen. Derfor blev venstre sporestang udskiftet igen hos [værksted] i slutningen af december 2025 (19.12.2025). Rapporten fra [værksted] i december (vedlagt som bilag) dokumenterer udskiftningen og fastslår, at der fortsat er slør i venstre side, og at det stammer fra tandstangen.

10. Gendrivelse af Trygs fremlagte kendelse (Sag nr. 68.126 fra 2006)

Tryg har fremlagt en 20 år gammel kendelse fra 2006 som argument for afvisning. Gennemgangen af denne sag udstiller imidlertid blot selskabets mangelfulde håndtering af min sag, da de to sager faktisk ikke kan sammenlignes:

- Styretøjsmålingen: I 2006-sagen fik selskabet medhold under henvisning til, at der umiddelbart efter uheldet rent faktisk blev foretaget en styretøjsmåling, der var i orden. I min sag har Trygs fordelsværksted aldrig foretaget en styretøjsmåling i forbindelse med reparationen. Tryg forsøger dermed at drage en parallel til et afgørende teknisk bevis (udmålingen), som selskabet i min sag har undladt at tilvejebringe.
- Mekanisk sammenhæng: I 2006-sagen argumenterede taksator med, at de defekte dele (hjælpearm og krængningsstabilisator) fungerede uafhængigt og ikke havde forbindelse til hinanden. I min sag er sporestangen og tandstangen én direkte forbundet, mekanisk enhed, hvor energien fra kollisionen forplanter sig direkte, og hvor den ene defekte del kontinuerligt ødelægger den anden.
- Tidslinje: I 2006-sagen viste defekten sig først over 5 måneder efter uheldet. I min sag mærkede jeg fejlen umiddelbart efter udlevering af bilen og forsøgte at få den udbedret kun en måned senere.
- Køretøj og anvendelse: 2006-sagen handlede om en Toyota firhjulstrækker, der muligvis blev brugt 'off-road', hvilket Toyota Danmark anførte kunne påvirke levetiden markant. Jeg kører i en [bilmærke + model] på asfalteret vej, 99 % af tiden motorvej fra ... til ...

Konklusion

Tryk har håndteret denne sag på et fundament af skiftende forklaringer, faktisk forkerte antagelser om reparationens omfang, teknisk ulogiske konklusioner, manipuleret matematik og mangelfulde undersøgelser. Deres forsøg på at kalde en skade til +70.000 kr. for først en 'bagfælg pole-ring' og dernæst en 'overfladelakering' samt deres undladelse af at fremlægge fuld dokumentation og usandheder om, hvem der har betalt skaden, taler for sig selv.

At højre side af styretøjet beviseligt står intakt tilbage som originaldele, mens venstre side gentagne gange er knust indefra, understøtter til fulde min redegørelse for chokbølgens påvirkning gennem tandstangen. Det er ikke slitage, men en direkte, uomtvistelig følgeskade.

Jeg fastholder mit krav om, at Ankenævnet anerkender defekten på venstre styretøj og tandstang som en direkte følgeskade af uheldet, og jeg kræver fuld dækning."

Selskabet har i brev af 13/5 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"Selskabet skal i det hele henholde sig til sit svar af 23. april 2026. Klagerens supplerende kommentarer giver dog anledning til yderligere bemærkninger fra selskabet.

Af selskabets bilag E fremgår, at klagerens bil ved syn den 1. september 2025 havde en kilometerstand på 33.000 km, hvorved selskabets beregning af kørte kilometer er fremkommet.

Klageren gjorde gældende, at han allerede den 22. juli 2025 havde opdaget problemet med styretøjet og kontaktede værkstedet.

Af det af klageren fremlagte bilag fremgår, at klageren havde bestilt tid til 'klargøring af syn' og under kommentar tilføjet 'Gratis før-syns tjek.'

Det er selskabets opfattelse, at en sådan booking på et værksted ikke tilsiger, at der skulle være tale om problemer med hverken bremses eller styretøj.

Selskabet fastholder derfor sin afgørelse af sagen."

I besked af 19/5 2026 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"Selskabet forsøger i deres seneste indlæg at tillægge ordlyden af en digital værkstedsbooking en betydning, som er helt uden forhåndskendskab til, hvordan fejlfinding og dialog på et bilværksted foregår i praksis. Selskabets argumentation må derfor afvises på baggrund af følgende tre punkter:

1. Formålet med et 'Før-syns tjek' og styretøjets relevans:

Selskabet anfører, at en booking til et 'før-syns tjek' ikke indikerer problemer med styretøjet. Dette er direkte forkert. Et før-syns tjek har intet andet formål end netop at kontrollere de kritiske, sikkerhedsmæssige komponenter, som en synshal vil kontrollere – og her er styretøj, tandstang, ophæng og bremses de absolutte hovedpunkter.

Klager bookede netop denne specifikke ydelse den 22. juli 2025, fordi klager – efter at have fået bilen retur midt i juni – havde en klar fornemmelse af, at bilen ikke opførte sig korrekt på vejen. Klager er ikke mekaniker og havde af gode grunde ikke den tekniske ekspertise til at diagnosticere en specifik defekt på styretøjet, men kunne mærke, at noget var galt. Formålet med bookingen var netop at få en professionel mekanisk vurdering af de vitale dele forud for det officielle syn.

2. Standardmenuer i bookingsystemer kontra mundtlig fejlmelding

Selskabets argument bærer præg af en formalistisk skrivebordsbetragtning. Digitale bookingsystemer hos værksteder er opbygget med faste standardmenuer (drop-down), hvor kunden vælger en prædefineret pakke (f.eks. 'Gratis før-syns tjek'). At overskriften på onlinelookingen er standardiseret, udelukker naturligvis ikke, at klager ved personlig aflevering af bilen og nøglerne på værkstedet specifikt bad mekanikeren undersøge bilen. Det afgørende er ikke den digitale overskrift på bookingen, men derimod hvad mekanikeren efterfølgende konstaterede på liften.

3. Selskabets beregning af kilometerstanden giver ingen mening

Konklusion

Klager har reageret fuldstændig rettidigt og søgt professionel værkstedshjælp en måned efter, at bilen blev leveret retur fra værkstedet. Når ferieperioden fratrækkes, så er der tale om mindre end 2 uger. Selskabets forsøg på at afvise årsagssammenhængen – alene baseret på ordlyden af en standardiseret onlinebooking – giver absolut ingen mening og må afvises som usaglig.

Klager fastholder derfor i fuldt omfang sin påstand om, at Tryg Forsikring A/S tilpligtes at dække følgeskaderne på bilens styretøj og tandstang."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelse af 2/5 2025 fremgår bl.a.:

"Hvad er der sket

Vælg en af nedenstående situationer: Sammenstød med andet køretøj

...

Hvornår er skaden sket? 02.05.2025

Tidspunkt 10:30

...

Hvordan skete sammenstødet? Jeg kørte ad ... mod ... da en varevogn med reg. nr. ... drejede pludselig ud fra en parkeringsplads/gadeparkering og ramte mig.

Hvem mener du har skylden? Det har [modparten]. Vedkommende har også erkendt. Jeg har billeder og video af skaden og området - og vedkommende har sendt en besked til mig hvor de erkender fejlen. Vedkommendes telefon nr. er ... og navnet er ... Han har sagt at i bare kan ringe til ham.

...

Hvad var din bils hastighed, da uheldet skete? 30-40 km/t

...

Hvad tror du modpartens hastighed var? 0-10 km/t

...

Ankenævnet for Forsikring

14.

105705

Her kan du fortælle mere
om skaden på bilen

Hele den højre side blev ramt af modparten.

...

Uddyb her hvis du kan fortælle
mere om skaden på modpartens bil

Han ramte mig med hans venstre forskærm da han drejede ud."

Af selskabets taksatorrapport af 13/5 2025 fremgår bl.a.:

"Taksatorgodkendelse: 13.05.2025

Rep. færdig: 23.05.2025

Kalkulationsdato: 13.05.2025

Takseringsdato: 13.05.2025

...

Værkstedsinformation

...

Gælder som faktura

Arbejds løn i alt	19.575,00 kr.
Arb.løn hulrumskonservering	543,75 kr.
Materialer hulrumskonservering	250,00 kr.
Diverse i alt	793,75 kr.
Reservedele	25.018,60 kr.
Fradrag reservedelssum (3,0%)	-748,31 kr.
Reservedele i alt	24.270,29 kr.
Lak	14.631,20 kr.
Miljøomk. af lakmat. (6,0%)	367,57 kr.
Miljøomk. af arb. løn (1,4%)	274,05 kr.
Fradrag iflg. aftale (5,0%)	-2.995,59 kr.
Momspligtig	56.916,27 kr.
Moms 25,00 %	14.229,07 kr.
I alt inkl. moms	71.145,34 kr.

Diverse oplysninger

Type: KOLLISION

Zone: Højre side forrest, Højre side midt for, Højre side bagest

KM-stand: 126004

Årgang: 2017

1. Reg dato: 30.08.2017"

Af mail af 22/7 2025 fra værksted til klageren fremgår bl.a.:

"Bestilt til: [bil]

Km. stand: 131000, Bilen må stilles hele dagen: Ja

Valgte ydelser

Klargøring til syn:

Kommentar: Gratis før-syns tjek.

Ankenævnet for Forsikring

15.

105705

...

Booking: ..., 15-08-2025, kl. 7:30"

Af mail af 29/7 2025 fra klageren til en person fremgår bl.a.:

"Var ude og rejse, så er lige kommet retur."

Af selskabets brev af 2/8 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"Din skade er nu afsluttet

Vi har nu afsluttet din skade fra den 02.05.2025, med dit køretøj ... med registreringsnr.: ...

Modparten har betalt for skaden

Modpartens forsikringsselskab har accepteret ansvaret og betalt for skaden på din køretøj."

Af mail af 29/8 2025 fra værksted til klageren fremgår bl.a.:

"Vi går i gang, vi kontrollere lige bremserne en ekstra gang, det kan være jeg lige giver dig et kald hvis der er noget at se."

Af tilbud/faktura af 29/8 2025 fra værksted til klageren fremgår bl.a.:

"

Nummer	Beskrivelse	Antal	Salgspris	Rabatpet	Beløb
DK1121	Synstjek gratis	1	299,00	100,00	
DK1122	Synsgebyr kl. 13:30	1	520,00		520,00
34PM0007492	STYRESTANG	2	446,76	10,00	804,17
34PM0007551	STYREKUGLE	1	803,40	10,00	723,06
34PM0007574	STYREKUGLE	1	803,40	10,00	723,06
DK1094	Udskiftning af begge sporestænger	1	4.345,65	10,00	3.911,08
DK1061	Diverse hjælpematerialer	1	59,00	10,00	53,10
DK1040	4 hjulsudmåling inkl. evt. justering	1	895,00	10,00	805,50

I alt DKK inkl. moms 7.539,97

I alt DKK ekskl. moms 6.031,98
25% moms 1.507,99

"

Klageren har den 29/8 2025 til selskabet bl.a. anført:

"Beskrivelse:

Hej Jeg fik udleveret bilen slut juni måned og tog på ferie derefter. Var på ferie og kom retur i August og aftale en tid hos [værksted] vedr. synstjek. De opdagede hurtigt at styretøjet ikke var i orden. I og med at bilen kun har kørt 133.000 km og problemet ikke var der før, kan jeg ikke andet end tro at dette skyldes påkørslen. Mekanikeren og research på nettet siger det samme."

Ankenævnet for Forsikring

16.

105705

Af synsrapport af 1/9 2025 fremgår bl.a.:

"Synsrapport

Dato	01-09-2025
Synssted	...
CVR	...
Adresse	...
Synstype	Periodisk syn
Resultat ved syn	Godkendt
KM-tal ved syn	133.000"

Klageren har i mail af 4/11 2025 til selskabet bl.a. oplyst:

"Bilen har været forbi [værksted] i dag og blev ligeledes tjekket af ... Biler ([bilmærke]) i [by] – jeres fordelsværksted - her den anden dag. Der er nu slør i selve tandstangen også. Alt dette er kommet efter jeg blev påkørt. Styrestang, 2 x Styrekugler og begge Sporestænger er udskiftet og det ser ud til at Tandstangen også skal udskiftes."

Af faktura af 9/12 2025 fra bilmærke-værksted til klageren fremgår bl.a.:

"

Nr.	Tekst	Antal	Enhed	Rabat	Stk. pris	Pris
	Slør i styrestang venstre side - kan godt være det kommer fra tandstang men føles som styrestang.					
	Sporing er sat til en bil med M-sport undervogn men bilen er uden.					
	Fordæk er slidt skævt.					
00 00 105	SERVICE STANDARDUMFANG	2	STK	10	140,00	252,00
00 00 618	SERVICE BREMSEVÆSKE	4	STK	10	140,00	504,00
83135A82511	BREMSEVÆSKE 1 L	1	LITE	10	140,00	126,00
9999	Hjælpematerialer samt korrekt bortskaffelse af mil	1	STK		37,80	37,80

Nye Styre Stanser
for an 4350 kr.
+ Sporing

...

(Momsfrit beløb: 0,00 - Momspligtigt beløb: 919,80)	
Subtotal :	919,80
25,00% moms :	229,95
Total DKK :	1.149,75

"

Klageren har i forbindelse med fakturaen bl.a. bemærket:

"[Bilmærke]-værkstedet noterer igen slør. Slut December bliver styrestangen igen udskiftet hos [værksted], men der er stadig slør hvilket nu peger endeligt på tandstangen."

Af selskabets interne telefonnotat af 24/2 2026 fremgår bl.a.:

Ankenævnet for Forsikring

17.

105705

"Fra taks: Har kontaktet repa, som bekræfter FT havde været dernede til kontrolmåling og de konstaterede at der var en brugt standstang på og sporestang i venstre side. FT havde ikke overfor dem nævnt noget tidligere skade og det mente værkfører heller ikke, da taks spurgte."

I mail af 27/2 2026 fra selskabets taksator til klageren hedder det bl.a.:

"Vi har lige snakket sammen om din bil og vi ser ikke oversagsammen hæng med din tandstang og styreugler og lejer i v side, skulle være gået i stykker med skaden på h bag og midt. Og da der ikke er synlige skader (på dele som er bukket eller lignede) ser vi det ikke sandsynligt at det kan påvirke styretøjet når bilen kurrer på dækket. Derfor afviser jeg din anke om at det skulle være skade relateret."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"4.4 Kaskoforsikring

...

Forsikringen dækker

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

...

4.5 Fælles bestemmelser for delkasko- og kaskoforsikring

...

Forsikringen dækker ikke

...

- Forringelse af bilen, som følge af brugsslitage, herunder stenslag i lakken, ridser og lignende"

Nævnet har fået forelagt fotos.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 2/5 2025, at hans bil samme dag blev påkørt på højre side af en varevogn. Skaderne blev den 13/5 2025 takseret til 71.145,45 kr., og der blev foretaget reparation. Den 29/8 2025 konstaterede et værksted i forbindelse med et før-synstjek, at der var fejl ved styretøjet, hvorfor styrestænger, styrekugler og sporestænger blev udskiftet. Bilen blev godkendt ved syn den 1/9 2025. Den 4/11 2025 anmeldte klageren, at der var fejl ved tandstangen, idet der igen kunne konstateres slør i venstre side af bilen. Klageren ønsker, at selskabet anerkender, at skaderne på styretøjet, jf. regning af 29/8 2025 og den kommende udskiftning af tandstang udgør dækningsberettigende følgeskader i relation til færdselsuheldet den 2/5 2025.

Selskabet har afvist, at der er årsagssammenhæng mellem færdselsuheldet og skaderne på styretøj og tandstang.

Klageren har anført, at han fik bilen retur fra reparation medio juni 2025 og kort efter begyndte at mærke uregelmæssigheder i bilens køreegenskaber og stabilitet. Den 3/7 2025 fik han udskiftet bagbremsen, og han antog i første omgang, at ustabiliteten relaterede sig hertil. Bilen føltes dog fortsat usikker, og den 22/7 2025 bestilte klageren tid til kontrol og synstjek på værksted. Første ledige tid var den 15/8 2025, hvilket blev rykket til den 29/8 2025 grundet arbejde. Da værkstedet konstaterede defekt styretøj, bad klageren samme dag selskabet om at genåbne skadesagen. I efteråret 2025 føltes bilen igen ikke korrekt under kørsel. Både bilmærkeværkstedet og et andet værksted konstaterede, at der fortsat var slør, hvilket de mente, var lokaliseret indvendigt i selve tandstangen.

Klageren har anført, at der var tale om en voldsom sidepåkørsel, hvor der skete omfattende karrosseriskader. Uanset dette, udførte værkstedet fejlagtigt ingen teknisk udmåling eller kontrol af de indre mekaniske komponenter, herunder styretøj og tandstang. Klageren har anført, at selskabet må bære ansvaret for, at de tekniske målinger ikke blev foretaget. Det er usagligt at bruge selskabets og værkstedet egne undladelser som argument for at afvise dækning. Klageren har anført, at bilen blev udsat for en stor, sidelæns belastning ved kollisionen, og at energien herfra uundgåeligt føres direkte ind i hjulet og videre i styretøjet og tandstangen. Da venstre forhjul bevarede sit vejgreb mod asfalten, opstod der et ekstremt indre modstød i tandstangens lukkede og gennemgående system, hvilket forårsagede intern skade i bilens venstre side. Klageren observerede uregelmæssigheder i bilens system umiddelbart – og senest 1-2 uger – efter, at han fik bilen retur. Han holdt ferie, hvorfor han først den 22/7 2025 bestilte tid på værksted til kontrol, idet bilen fortsat føltes usikker. Sløret i styretøj og tandstang er ikke udtryk for almindeligt slid, men er en direkte følgeskade af påkørslen. Bilen har overholdt alle serviceeftersyn og har ikke tidligere fejlet noget eller haft skader på styretøjet. At tandstangen skulle fejle efter kun 130.000 km uden ydre påvirkning, vil være en usædvanlig defekt. Klageren var den 19/12 2025 på selskabets fordelsværksted igen, idet værkstedet foreslog at udskifte

Ankenævnet for Forsikring

19.

105705

venstre sporestang igen. Rapporten fra værkstedet dokumenterer udskiftningen og fastslår, at der fortsat er slør i venstre side, og at det stammer fra tandstangen.

Selskabet har anført, at "der ikke var skade på bilens forløj i forbindelse med det anmeldte færdselsuheld, men først fra højre fordør og bagefter. Der er således ingen påvirkning sket af bilens forreste hjul og dermed styretøjet". Styretøjet er konstrueret til at kunne modstå den type påvirkning, hvor bilen skubbes sidelæns. Klageren oplyste i anmeldelsen, at modpartens hastighed var 0-10 km/t, hvorfor der var tale om en mindre påvirkning. Selskabet var i dialog med klagerens værksted, som heller ikke vurderede, at styretøjet var påvirket af skaden, hvorfor værkstedet fandt, at det ikke var nødvendigt at foretage udmåling. Klagerens bil gik gennem syn den 1/9 2025 uden anmærkninger, og slør i styretøj eller tandstang ville ifølge selskabet være blevet registreret ved synet. Skaderne på styretøjet blev først anmeldt 2½ måned og 7.000 km efter, at klageren fik bilen retur. Det er påfaldende, at klageren først i november 2025 – mere end 4 måneder efter, at han fik bilen retur, og mere end 2 måneder efter anmærkningsfrit syn – oplyste, at tandstangen også skulle skiftes som følge af det anmeldte uheld. Klagerens værksted har oplyst til selskabets taksator, at der var en brugt tandstang og sporestang i klagerens bil, hvorfor det er selskabets opfattelse, at der er tale om slitage. Selskabet har anført, at klageren har fået udskiftet styrekugler, styrestang og sporestænger, og at det nu er formålsløst at få undersøgt bilen nærmere.

Det fremgår af skadeanmeldelse af 2/5 2025, at "en varevogn ... drejede pludselig ud fra en parkeringsplads/gadeparkering og ramte mig. ... Hvad var din bils hastighed, da uheldet skete? 30-40 km/t ... Hvad tror du modpartens hastighed var? 0-10 km/t ... Hele den højre side blev ramt af modparten".

Det fremgår af selskabets taksatorrapport af 13/5 2025: "Værkstedsinformation ... Arbejdsløn i alt 19.575,00 kr. ... Reservedele i alt 24.270,29 kr. Lak 14.631,20 kr. ... I alt inkl. moms 71.145,34 kr. ... Type: KOLLISION. Zone: Højre side forrest, Højre side midt for, Højre side bagest. KM-stand: 126004".

Ankenævnet for Forsikring

20.

105705

Det fremgår af mail af 22/7 2025 fra værksted til klageren: "Bestilt til: [bil] Km. stand: 131000 ... Klargøring til syn: Kommentar: Gratis før-syns tjek. ... Booking: ..., 15-08-2025, kl. 7:30".

Det fremgår af mail af 29/8 2025 fra værksted til klageren, at "Vi går i gang, vi kontrollere lige bremserne en ekstra gang, det kan være jeg lige giver dig et kald hvis der er noget at se".

Det fremgår af tilbud/faktura af 29/8 2025 fra værksted: "Synstjek gratis ... Synsgebyr ... 520,00 ... STYRESTANG [antal 2] ... STYREKUGLE [antal 2] ... Udskiftning af begge sporestænger ... I alt DKK inkl. moms 7.539,97".

Det fremgår af klagerens mail af 29/8 2025 til selskabet, at "De opdagede hurtigt at styretøjet ikke var i orden. I og med at bilen kun har kørt 133.000 km og problemet ikke var der før, kan jeg ikke andet end tro at dette skyldes påkørslen. Mekanikeren og research på nettet siger det samme".

Det fremgår af synsrapport af 1/9 2025: "Synstype: Periodisk syn ... Resultat ved syn: Godkendt ... KM-tal ved syn: 133.000"

Det fremgår af klagerens mail af 4/11 2025 til selskabet, at "Bilen har været forbi [værksted] i dag og blev ligeledes tjekket af ... Biler ([bilmærke]) i [by] – jeres fordelsværksted – her den anden dag. Der er nu slør i selve tandstangen også. Alt dette er kommet efter jeg blev påkørt. Styrestang, 2 x Styrekugler og begge Sporestænger er udskiftet og det ser ud til at Tandstangen også skal udskiftes".

Det fremgår af faktura af 9/12 2025 fra bilmærke-værksted, at "Slør i styrestang venstre side – kan godt være det kommer fra tandstang men føles som styrestang. Sporing er sat til en bil med M-sport undervogn men bilen er uden. Fordæk er slidt skævt".

Det fremgår af selskabets interne telefonnotat af 24/2 2026, at "Fra taks: Har kontaktet repa, som bekræfter FT havde været dernede til kontrolmåling og de konstaterede at der var en

Ankenævnet for Forsikring

21.

105705

brugt standstang på og sporestang i venstre side. FT havde ikke overfor dem nævnt noget tidligere skade og det mente værktøjer heller ikke, da taks spurgte".

Det fremgår af mail af 27/2 2026 fra taksator til klageren, at "vi ser ikke oversagsammen hæng med din tandstang og styreugler og lejer i v side, skulle være gået i stykker med skaden på h bag og midt. Og da der ikke er synlige skader (på dele som er bukket eller lignede) ser vi det ikke sandsynligt at det kan påvirke styretøjet når bilen kurrer på dækket. Derfor afviser jeg din anke om at det skulle være skade relateret".

Nævnet bemærker, at klageren har bevisbyrden for, at han har krav på yderligere erstatning i anledning af færdselsuheldet den 2/5 2025.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at de anmeldte skader på styretøj og tandstang udgør følgeskader til færdselsuheldet den 2/5 2025. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at yde dækning for reparationsudgifter for disse bildele.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at bilen blev repareret i maj-juni 2025, og at klageren først den 29/8 2025 vendte tilbage vedrørende skader på styretøjet. Ved at sammenholde taksatorrapport af 13/5 2025 og synsrapport af 1/9 2025 ses det, at bilen i den mellemliggende periode har kørt ca. 7.000 km. Skade på tandstang er først anmeldt til selskabet den 4/11 2025.

Nævnet har videre lagt vægt på, at der ikke foreligger sagkyndig dokumentation for, at der er sammenhæng mellem færdselsuheldet den 2/5 2025 og de senere anmeldte skader på styretøj og tandstang. Der er tale om en bil fra 2017, der på skadetidspunktet havde kørt ca. 126.000 km.

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

Som følge heraf

Ankenævnet *for* Forsikring

22.

105705

b e s t e m m e s :

Ankenævnet *for* Forsikring

23.

105705

Klageren får ikke medhold.



Hans-Jørgen Nymark Beck