893/12

Den 29. maj 2012 blev i sag nr. 80.983:

xxxxxxx xxxxx xxxxxx
xxxxxx xxxx xx
xxxx xxxxxxxxxx

mod

Forsikrings-Aktieselskabet Alka
Engelholm Alle 1
2630 Taastrup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har haft bilforsikring i Forsikrings-Aktieselskabet Alka. Han klager over, at selskabet har afvist at erstatte den forsikrede bil, der er blevet totalskadet ved en brand.

Selskabet har ved sin advokat henvist til, at klageren ikke har sandsynliggjort, at der er indtruffet en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Den forsikrede bil var en Citroën Xsara, årgang 2001. Klageren anmeldte den 12/8 2009, at bilen var fundet brændende på en parkeringsplads ca. 500 meter fra hans bopæl.

Af klageskemaet fremgår bl.a.:

> "Jeg kan vise, at Skadekonsulent … (Alka Forsikring) har misinformeret politiet. Jeg kan vise, at samme person fordrejer oplysninger således, at de passer med hans formål - altså, at afslå forsikringsdækning. Jeg kan endvidere vise, at [skadekonsulent] tilsyneladende ikke har kendskab til teknologien vedr. omgåelse af moderne bilers startspærre, med deraf yderligere misinformation til politiet til følge. Ud fra meget stærke indicier, vil jeg sluttelig pege på en sandsynlig gerningsmand i sagen.
>
> Når [skadekonsulent] påstår, at bilens stand før tyveri/afbrænding skulle have været dårlig, så hænger det naturligvis sammen med, at han ønsker at give mig et motiv for selv at skulle have foranstaltet tyveri/afbrænding. I det følgende vil jeg derfor gøre en del ud af, at beskæftige mig med bilens stand. Bilen var velplejet, afholdt og kørte fortrinligt - ikke mindst på grund af den nyere motor, der kun havde gået 34.000 km på tidspunktet for monteringen.

I parentes nævnt, så var årsagen til motorskiftet følgende: Den oprindelige motors oliepumpe svigtede, hvilket medførte, at 2 - 3 af lejerne ved plejlstængerne satte sig (jeg skilte simpelthen motoren ad for at finde problemet).
Kort før bilen blev stjålet var den til syn, og passerede ikke **(bilag …)**. Disse mindre problemer bekymrede mig ikke, da de var nemme at løse (jeg har forstand på den slags, og har/havde alt nødvendigt værktøj i forbindelse med en Citroen Xsara).
Bilen blev stjålet inden jeg nåede, at skifte udstødningen. Både den gamle og nye udstødning lå i bilen på gerningstidspunktet (nedlagte bagsæder).
...
Jeg vil i det følgende kommentere på samtlige punkter i [skadekonsulents] skriftlige afslag …

Afslag, [skadekonsulent] 1

- **En kriminalteknisk undersøgelse har vist, at bilens tændings-/ratlås ikke har været genstand for opbrydning - herunder tvangsvridning af rattet. Undersøgelsen har endvidere vist, at bilen er efterladt på findestedet med tændings-/ratlåsen i låst position - altså aflåst med rette nøgle.**

Mine bemærkninger 1
Den kriminaltekniske undersøgelse fra RM Group virker professionel og troværdig. Dét der er et problem i [skadekonsulents] konklusion, er bemærkningen om nøglen: *Nej,* det kan ikke konkluderes, at tændings-/ratlåsen var aflåst med rette nøgle. [Skadekonsulent] nævner ikke, *'At et ubestemmeligt redskab, muligvis en skruetrækker eller lignende redskab med en bladbredde på max 8 mm på et tidspunkt, nærmere?, har været indført i tændingslåsens nøgleudskæring. Indføringen har medført, at der er afsat flere tryk-/skrabespor i og omkring nøgleudskæringens yderste del. At dømme efter sporernes karakter, placering og lidenhed er det min vurdering, at bearbejdningen ikke har medført opbrydning af tændings /ratlåsen.'* (citatet er hentet fra RM Group's rapport, **bilag …)**.

Bemærk, at der tales om tryk-/skrabespor, og at disse er ganske små. Hvis sporene er opstået i forbindelse med tyveriet, så tyder dette på en ikke-destruktiv (altså ikke-destruktiv mht. låsestifterne) opdirkning af låsen, hvori der har indgået to værktøjer; ét til at positionere låsestifterne, og ét til at opretholde drejningsmoment på tromlen. Sidstnævnte værktøj ville kunne efterlade spor, som passer med beskrivelsen i rapporten. Dette værktøj ville ikke alene kunne åbne tændings-/ratlåsen, hvilket er i tråd med rapporten. Tryk-/skrabesporene ligger i den yderste del af nøgleudskæringen - dette er helt i overensstemmelse med, at der samtidig har skullet været plads til indføring af et dirke-værktøj.

Der findes utallige billeder på Internettet, som illustrerer denne opdirkningsmetode...

En lås kan opdirkes på ganske få sekunder, hvilket illustreres eksempelvis på youtube.com, hvor der ligger et hav af filmklip omhandlende emnet. Her er der desuden vejledninger i, hvordan et elektrisk dirke-værktøj nemt kan fremstilles med udgangspunkt i en elektrisk tandbørste! Jeg har efterprøvet dette, og med en hjemmelavet forsats til en tandbørste, fremstillet af et rør samt et stykke tyndt stål, kan jeg dirke en hjemlig 3-stiftet hængelås op på 0,5 - 2 sekunder, og en 5-stiftet på ca. 20 sekunder. Dette 'værktøj' tog ca. 20 minutter, at fremstille, og må nødvendigvis være langt ringere end handlede værktøjer med samme formål - men er altså alligevel pænt effektivt …

Værktøjer til opdirkning af låse, kan nemt købes via internettet …

Afslag, [skadekonsulent] 2

- **Du har været i besiddelse af begge nøgler og det er usandsynligt, at startspærren er omgået, idet dette kræver udskiftning af både motorstyring og styreboks og indkodning af nye nøgler.**

Mine bemærkninger 2
Jeg købte bilen i brugt stand og har dermed ingen mulighed for at vide om der fandtes flere nøgler. Det er korrekt, at jeg var i besiddelse af de to nøgler, som jeg fik ved købet af bilen. Som jeg nævner ovenfor, så ligger der nogle indikationer, som stærkt antyder, at nøgler slet ikke har været i brug i forbindelse med tyveriet.

[Skadekonsulent] påstår, at en omgåelse af startspærren 'kræver udskiftning af både motorstyring og styreboks og indkodning af nye nøgler'. Dette er fuldstændig forkert, hvilket jeg i det følgende vil bevise:
…
T300 Key Pro
...
Hvis der på google.com søges på T300 Key Pro med tidsrestriktionen, 01/01/2000 - 01/07/2009, / så kommer der rigtig mange resultater op **(bilag …)**. Værktøjet har med andre ord været nemt tilgængeligt inden tyveriet af min bil.
…
AD100 Pro
I maj 2010 demonstrerede låsesmed …, at et diagnostiseringsværktøj kunne deaktivere startspærren på en bil. Der er her specifikt tale om AD100 Pro, som har været tilgængeligt via Internettet helt tilbage i 2006 - muligvis endnu tidligere.
...
Sluttelig: Jeg kan af gode grunde ikke vide nøjagtig, hvordan tyvene har båret sig ad med, at få bilen hen til ...

Der er selvsagt flere muligheder. I starten troede jeg at, der havde været et 'fejeblad' eller lignende i brug, men efter indgående undersøgelser på Internettet hælder jeg til opfattelse, at tyvene fik dirket tændings-/ratlås op. Herefter kan de ved hjælp af en anden bil, have trukket min bil afsted. De har muligvis også haft et diagnosticeringsværktøj i brug (eksempelvis T300 Key Pro) til omgåelse af startspærren. Har det været drevne biltyve, så må de have vidst, at bilen kun ville kunne køre, såfremt de havde et værktøj af nævnte kategori. Hvis det havde lykkedes dem, at starte bilen, så ville de formentlig være blevet overrasket over den grad af larm, som bilen i givet fald nødvendigvis må have lavet - den gamle udstødning var afmonteret, og den nye endnu ikke på plads. Det kunne være forklaringen på, at bilen endte sine dage kun godt 1000 meter hvorfra den blev stjålet.

Afslag, [skadekonsulent] 3
- **Der er ikke konstateret forhold, der taler for, at de udleverede nøgler har været genstand for kopiering.**

Mine bemærkninger 3
Som nævnt blev bilen købt brugt, så emnet vedrørende nøglerne er temmelig umuligt, at belyse. Jeg har endvidere argumenteret for, at nøgler meget sandsynligt ikke blev anvendt i forb. med tyveriet.

Afslag, [skadekonsulent] 4
- **Der er ikke konstateret forhold, der sandsynliggør, at bilen har været løftet eller trukket til findestedet.**

Mine bemærkninger 4
Hvis man ser på **bilagene …)**, så er det bemærkelsesværdigt, at bugserings- gevindbrønden ikke er synlig. Jeg mener dog, at bilens front ligger i et indre og ydre lag - dvs. det *kan* være kameravinklen, som er for stejl til at vise gevindbrønden. Jeg har ikke umiddelbart mulighed for at undersøge sagen nærmere - desuden ville Alka Forsikring kunne argumentere for muligheden af, at resterne af en trækkrog, som udgangspunkt kunne have været tilstede. I så fald ville jeg kun kunne give dem ret.

Afslag, [skadekonsulent] 5
- **Et bremserør fra abs-enheden i motorrummet var knækket som følge af tæring.**

Mine bemærkninger 5
1. Hvis et ABS-rør havde været tæret, så havde syns-manden selvfølgelig reageret.

2. Efter afbrændingen besøgte jeg … Autoophug, hvor jeg tog flere billeder af den afbrændte bil. **Bilagene …** viser fotos af det omtalte rør. **Bilag …** viser, at venstre forhjul hænger kraftigt, som følge af ødelagt ophæng. Det er dette, som meget sandsynligt, har forårsaget bruddet.

   For at være helt sikker på, at netop venstre forhjul havde forbindelse til det det knækkede ABS-rør, rettede jeg henvendelse til en Citroën specialist **(bilag …)**. Dette viste sig at forholde sig præcis sådan **(bilag …)**.

   Bemærk lysets refleksion i brudfladen på røret **(bilagene …).** indikerer, at bruddet skete *efter* afbrændingen - meget tænkeligt, da bilen blev trukket baglæns op på autoophuggerens ladvogn.

3. Før motorskiftet tog jeg en hel del fotos med henblik på orienteringen af ledninger m.m., for at lette monteringen af den nye motor. **Bilagene …** viser de 4 ABS-rør (2007); de fremstår i fin stand.

4. Bremserør tæres i øvrigt typisk ikke i motorrummet, hvor de sidder pænt beskyttede. Problemer ses almindeligvis ved hjulene, hvor de udsættes for stenslag, salt med videre.

Afslag, [skadekonsulent] 6
- **En analyse af en olieprøve fra din** bil **viser, at motorolien indeholdt glykol (kølervæske), hvilket indikerer utætheder i motorens kølesystem. Motorens driftmæssige tilstand var kritisk før branden.**

Mine bemærkninger 6
Uagtet, at … var vidende om, at motorolien stammede fra en udbrændt bil - og at der havde været udført slukningsarbejde **(bilag …),** så undlader han, at nævne det i hans rapport **(bilag …).** Hans konklusion lyder:

'Prøven indeholder altovervejende vand, der samtidig indeholder glykol. Forekomsten af glykol indikerer utætheder i motorens kølesystemtypisk omkring toppakning. Motorens driftmæssige tilstand er kritisk.'

Faktum var, at motorens driftsmæssige tilstand efter branden var mere end kritisk. Ikke en eneste del af motoren ville efterfølgende have kunnet indgå i opbygningen af en ny motor. Der var tale om total ødelæggelse - deformationer, smeltning, afhærdninger, delhærdninger (ved brandvæsenets spuling), osv.

Hvorledes forestillede … sig, at en motor med vækbrændt benzin- indsprøjtningssystem, brændte kølerslanger, strukturelt sammenbrud osv. på nogen måde skulle kunne kategoriseres på en skala af driftbarhed?

Der var tale om en sund, relativt ny, og velfungerende motor. Min påstand er, at der som udgangspunkt *ikke* var glykol i motorolien. Min påstand er endvidere, at der intet underligt er i, at der efter branden kunne påvises glykol i motorolien.

For det første har den høje temperatur ved afbrændingen skabt et ualmindeligt højt tryk i kølesystemet, som herefter potentielt har sprængt toppakningen, med glykoludslip til oliekanalerne som resultat. For det andet skal det erindres, at der internt i motoren har stået kølevæske, og at denne grundet motorens strukturelle sammenbrud nemt har kunnet forurene motorolien.

Smeltede metaldele viser, at temperaturen har været særdeles høj **(bilagene …)**.
Motorens strukturelle sammenbrud ses af drivhjul, der som udgangspunkt har været orienteret parallelt, men som efter branden sidder tydeligt skævt relativt til hinanden **(bilagene …)**.

Branden har skabt mindst tre åbningstyper ind til motorens indre: Bortbrændt plastiklåg (motoroliepåfyldningsdæksel), bortbrændt benzinindsprøjtningsmanifold **(bilag…),** revner/åbninger skabt ved skævtsiddende drivhjul og dermed aksler (strukturelt sammenbrud). På en så varm motor, har brandvæsnets tilførsel af vand introduceret partielle bratkølinger (og dermed spændingsdannelser i materialerne), hvilket formentlig har været en medvirkende årsag til det strukturelle sammenbrud.

Det er således ikke underligt at motorolien har vist tegn på både et stort vandindhold, samt glykol. I parentes nævnt, så skyldtes det store vandindhold mest sandsynligt brandslukningsarbejdet.

Hvis ordlyden i konklusionen fra … sammenholdes med [skadekonsulents] udlægning, så ses det, at omformulerer konklusionen - og introducerer ordene 'før branden':

… skriver: '**Motorens driftsmæssige tilstand er kritisk'.**

[Skadekonsulent] skriver: '**Motorens driftmæssige tilstand var kritisk før branden'.**

Dette illustrerer utvetydigt, at [skadekonsulent] ikke evnede, at referere … konklusion korrekt.

Afslag, [skadekonsulent] 7

- **Applus Bilsyn i … har oplyst, at årsagen til din bils forhøjede forureningsniveau ved syn** i **juni skyldtes en defekt lambdasonde, og ikke udstødningen, som du oplyste skriftligt den 19. august.**

Mine bemærkninger 7
[Skadekonsulents] påstand *kan ikke* være rigtig, da det ikke ligger indenfor rammerne af et syn, at måle på Lambda-sonder. Dette er en simpel kendsgerning.

Skulle det forhøjede forureningsniveau i øvrigt have skyldtes en defekt lambda-sonde, så havde det været en fordel for mig, i det prisen for en lambda-sonde - og endda et sæt - er lavere end prisen for en ny udstødning!: Da jeg skiftede lambda-sonder i 2007 beløb dette sig

til kr. 639.20/stk. **(bilag …),** mens prisen for den nye udstødning beløb sig til kr. 1.599 **(bilag …).**

Når [skadekonsulent] har dette punkt med i afvisningen, så handler det udelukkende om et forsøg på, at udstille mig som værende utroværdig. Dette er hermed tilbagevist.

Da bilens lambda-sonder således var relativt nye, fandt jeg det meget usandsynligt, at det forhøjede forureningsniveau skulle relatere til defekter her. Ved synet, var der derimod tydeligvis en utæthed i udstødningen. Da sonderne måler på oxygenindhold, så ville utætheder omkring katalysatoren fået en sonde - eller begge sonder - til at rapportere forkert ('falsk' luft).

Resultatet har været, at luft/benzin-blandingsforholdet ikke var optimeret, med et deraf følgende øget forureningsniveau.

Politirapporten A
'Ifølge [skadekonsulent] havde forurettede ikke ønsket, at forklare sig til Alka Forsikring og svarede kun sparsomt via mails' **(bilag …).**

Mine bemærkninger A
Der er her tale om stærk misinformation til den efterforskende betjent i sagen. Som det ses af mail-udvekslinger **(bilag …),** så kommunikerede jeg konstruktivt, og på ingen måde sparsomt. Der er overhovedet ingen tegn på, at jeg ikke skulle have ønsket, at forklare mig.

Det alvorlige er naturligvis, at hans ytringer kan have skadet politiets efterforskning.

Jeg gav endvidere skriftligt samtykke til, at Alka Forsikring frit kunne indhente oplysninger om trafikken på min telefon.

Politirapporten B
'[Skadekonsulent] forklarede endvidere at forurettede på gerningstidspunktet var i besiddelse af alle nøgler til køretøjet og at det pågældende køretøj er forsynet med startspærre, hvilket gør det meget besværligt at brugsstjæle.'

Mine bemærkninger B
Da jeg var ejer nummer to til bilen, kan jeg ikke vide hvad der tidligere kunne have foregået mht. eventuel kopiering af nøgler. En T300 Key Pro (beskrevet andetsteds) kan eksempelvis bruges til at kopiere nøgler, så i praksis er hele diskussionen om nøglerne temmelig uinteressant - i øvrigt ikke mindst fordi, en startspærre kan deaktiveres uden brug af nøgler.

Problemet er, at [skadekonsulent] bruger nøglerne, som et argument til at pege på mig - dvs. sætte mig i et mistænkeligt lys i forhold til politiets efterforsker i sagen.

Netop et instrument, som T300 key Pro (som var tilgængeligt på Internettet før gerningstidspunktet), viser at en startspærre nemt kan omgåes. Bevidst eller ej, så får [skadekonsulent] altså misinformeret politiet.

Igen vil jeg gøre opmærksom på, at misinformation kan have påvirket politiets efterforskning negativt.

Lidt om sandsynligheder i forhold til mig, som værende gerningsmanden

Med henblik på syn, var jeg i færd med, at udskifte bilens udstødning. Da den blev stjålet/afbrændt lå den gamle afmonterede udstødning samt den nye udstødning bag i bilen.

Hvis jeg, som [skadekonsulent] mener, selv skulle have placeret bilen på skolen og efterfølgende afbrændt den, så ser jeg tre muligheder herfor:

1. **Jeg skulle have kørt bilen hen til skolen med afmonteret udstødning.** Larmen fra motoren ville have gjort dette til alt andet end en diskret begivenhed. Hvorfor ikke montere en af udstødningerne før kørsel?
2. **Jeg skulle have kørt bilen hen til skolen før den gamle udstødning blev afmonteret.** Det ville betyde, at jeg skulle have brugt tid på, at afmontere udstødningen på skolens område.
3. **Jeg skulle have slæbt eller på anden vis transporteret bilen hen til skolen.** Igen en begivenhed, som ville være alt andet end diskret, og klart forbundet med en risiko for vidner.

I alle tre tilfælde skulle jeg i øvrigt også have brugt tid på at save, skære eller klippe rattet over, sådan at den mekaniske ratlås kunne bortfjernes.
Jeg brugte denne ratlås, for at opnå en ekstra sikring af min bil. Fremfor, at ødelægge bilens rat, kunne jeg jo blot have undladt, at sætte ratlåsen på. Det ville pr. logik have gjort det noget nemmere for mig selv. Jeg kunne i øvrigt også have sparet den nye udstødning - hvorfor brænde en genstand af til en værdi af kr. 1.599?

Ud over det ovennævnte vil jeg pege på to omstændigheder, der klart viser at jeg ikke kan have været gerningsmanden:

1. Ved politiets henlæggelse af sagen klagede jeg, idet jeg mente at sagen burde kunne opklares. Jeg kontaktede Statsadvokat … flere gange — men altså forgæves **(bilag …**).Hvad ville jeg kunne opnå, såfremt at politiet havde genoptaget sagen? De ville ikke kunne finde en anden gerningsmand af den simple grund, at personen ikke eksisterede. Dermed ville udbetaling af erstatning aldrig kunne realiseres gennem opklaring. Det eneste jeg potentielt ville have kunnet opnå, var at politiet opklarede tyveriet/afbrændingen - dvs. fandt frem til mig.
2. Af Alka Forsikrings bilforsikring (NR. PE-03, gældende fra 11. februar 2005) fremgår det, at kaskoen dækker brand. I stedet for alle mulige besværlige og risikable (!) tiltag, så kunne jeg jo blot have knust en siderude, hældt benzin ind i bilen og antændt den, mens den stod på parkeringspladsen. Forsikringsbetingelserne (NR. PE-03, gældende fra 11. februar 2005) kan i PDF format downloades fra Internettet.

Økonomi
Dengang - som nu - arbejder jeg som ingeniør. På gerningstidspunktet lå min løn på godt kr. 37.000/md. brutto (ca. kr. 24.000 netto). Jeg var ikke, og er ikke, registreret i RKI, og havde/har på ingen måde økonomiske problemer.

Bil - og herunder, motors stand
Når [skadekonsulent] forsøger, at argumentere for at bilen skulle have været i dårlig stand, så hænger det sammen med to ting. For det første, at udstyre mig med et motiv til at begå forsikringssvindel - og for det andet, at minimere Alka Forsikrings dækningssum såfremt politiet skulle have held til, at opklare sagen.

Som det ses af **bilag …),** så var der 6 måneders garanti på den motor, som jeg selv monterede i bilen. Der var tale om en forholdsvis ny motor med et lavt kilometertal (34.000 km).

Hvis jeg havde set nogen som helst problemer med motoren i garantiperioden, så havde jeg naturligvis reageret. Havde der været problemer efter garantiens udløb, så havde jeg selv repareret motoren.

Politirapporten og en mistænkt i sagen
Med henvisning til **bilag …),** som relaterer til politirapporten, kan man læse følgende om den af politiet mistænkte i sagen, A.:

1. **A. siger først, at det ikke kan passe, at vidner har set ham på skolen om morgenen (bilag …).**
2. **Vidnet fastholder, at have set ham, hvorefter han indrømmer rigtigheden af dette (bilag xxx).**
3. **Vidnet, samt en kollega, så ham tale i mobiltelefon, mens han gik bort fra skolens hal, og dermed også arnestedet. Han påstår, at han talte med en tidligere kæreste/veninde, ved navn … (bilag …)**
4. **Politiet spørger til mobiltelefonen. Han forklarer, at hans mobiltelefon er blevet stjålet (bilag …).**
5. **Politiet spørger til hans telefonnummer. Han kan ikke huske sit eget telefonnummer (bilag …).**

…
A. var/er i øvrigt kendt for hans kriminelle aktiviteter i området. I politirapporten **(bilag …)** kan følgende citeres fra afhøringen af …: '.., **ifølge afhørte kan A. skaffe alt til den rigtige pris og er en skidt knægt.'.**

Med hensyn til A.s adgang til ressourcer samt know-how i forbindelse med tyveri af biler og lignende, så kan jeg nævne, at han havde kontakt til indvandrerbanden, ... Måske var han endda medlem. Af en eller anden grund ragede han senere uklar med dem, hvorefter politiet udstyrede ham med en overfaldsalarm-telefon.

Til min personlige frustration og overraskelse (!) evnede politiet ikke, at få fat i hans telefonnummer, således at de kunne have fået indblik i trafikken på denne omkring gerningstidspunktet. Som udgangspunkt kunne de blot have kontaktet hans tidligere kæreste/veninde …, som A. selv navngiver.
...
Jeg kan oplyse, at både en nabo og jeg selv gentagne gange så A. figurere som passager i en sort Citron Xsara (tilbage i 2009), som ofte holdt parkeret i det samme område, hvorfra min bil blev stjålet. Bilen fremtrådte 'stylet', så føreren har formentlig været yngre - og muligvis en ven af A. Bilen var af samme Xsara-famile, som min bil, men ikke nødvendigvis en Exclusive. Min tanke er, at denne bil kunne have været god, at øve sig på inden tyveriet af min bil. Blot en gisning fra min side.

Baggrund
Jeg ser ikke A.s rolle i sagen, som værende tilfældig.

På daværende tidspunkt boede jeg i ... Jeg havde en genbo, som larmende ustyrligt - både nat og dag. Der var et rend af mennesker, og der blev bla. røget hash i store mængder. Så vidt, jeg er orienteret, så var der tale om et afsætningssted for ulovlige stoffer.

Jeg blev stærkt uvenner med beboerne og deres venner, da jeg forlangte, at de skulle efterleve det gældende ordensreglement. I denne forbindelse blev jeg en dag forsøgt overfaldet af A. Han havde en slags bat, men det lykkedes mig hurtigt, at tage dette fra ham og i øvrigt,

at lægge ham ned. Dette foregik foran en del af hans venner, og han har formentlig følt sig stærkt ydmyget.

10 dage efter tyveriet af min bil, var der indbrudsforsøg på min bopæl. Jeg var heldigvis hjemme, så forehavendet lykkedes ikke. Politiet fandt et mindre brækjern på stedet, men opklarede ikke indbrudsforsøget.

Jeg boede på adressen i godt 10 år uden, at have haft indbrudsforsøg eller lignende før. Indbrudsforsøget skete, som sagt, kun 10 dage efter tyveriet af min bil. Det tror jeg ikke er tilfældigt."

Selskabets advokat har i brev af 5/9 2011 til nævnet bl.a. anført:

"**Sagsfremstilling.**

Klager anmeldte den 12. august 2009, at hans bil af mærket Citroen Xsara fra 2001 var blevet fundet brændende på P-pladsen ved ... i ... tidligt om morgenen. P-pladsen er placeret ca. 500 meter fra P-pladsen ud for klagers bopæl.

Branden blev observeret af en rengøringsassistent på skolen gennem et vindue. Hun alarmerede politi og brandvæsen der herefter ankom til stedet og slukkede branden.

Selskabets konsulent, ... foretog en nærmere undersøgelse af sagen, idet han bl.a. besigtigede bilen hos ... den 25. september 2009. Han konstaterede i forbindelse hermed, at bilen sås totalt udbrændt fra top til bund, men ikke udglødet. Alle ruder var knust og smeltet ned i bilen, og ledningsnettet i instrumentbordet sås i stor grad sammensmeltet.

Begge dørlåse sås umiddelbart intakte, og sad på plads i dørpladen. Låseblikket på begge låse var helt intakt og uden synlige tegn på opbrud. Tændingslåsens låseblik sås tilsodet efter branden. Låseblikket forekom dog uden synlige tegn på opbrud, og en funktionstest af ratlåsen viste, at denne var intakt og funktionsdygtig.

Konsulenten fik afsavet ratstammen og kunne herved konstatere, at låsepalen fra ratlåsen var i indgreb i udfræsningen i ratstammen.

Ifølge klager havde der været monteret en mekanisk ratlås, som ifølge klager var monteret på den øverste halvdel af ratkransen. Denne ratlås sås ikke siddende på rattet, idet rattets øvre del var væk. Ratlåsen var heller ikke i øvrigt at finde i bilen.

I motorrummet konstaterede konsulenten, at et af de 4 bremserør fra ABS-enheden var knækket over. Umiddelbart forekom dette at være en følge af tæring. Konsulenten har efterfølgende ved henvendelse til Peugeot i ... forevist det knækkede bremserør. Værkføreren hos Peugeot i ... angav, at knækket var en følge af tæring, hvilket ikke var unormalt for denne årgang af PSA-biler.

I bagagerummet sås der flere udstødningsdele, og på førersædet lå der seks stk. afbrændt fyrværkeri. Da papirmaterialet omkring fyrværkeriet var uskadt, var dette med høj sandsynlighed placeret i bilen efter brandens ophør.

Konsulenten fik herefter foretaget en olieprøve. Det kunne umiddelbart ses, at olien var meget vandfyldt, formentlig p.g.a. slukningsvand. Herudover sikrede ... [skadekonsulenten] tændingslåsen, bremserøret og fyrværkeriet.

[Skadekonsulenten] foretog herefter undersøgelser hos Bil-Viden.dk. Det konstateredes her, at bilen havde været til syn den 29. juni 2009, hvor den ikke blev godkendt, men kunne godkendes ved efterfølgende omsyn inden 33 dage efter synsdatoen. Bilen var ikke blevet genfremstillet til syn, da den blev anmeldt stjålet/afbrændt den 12. august 2009.

Af synsrapporten (klagers side 56) fremgår, at venstre bageste bremsecaliper var utæt, at højre nærlyslygte var fejljusteret og at forureningsniveauet var for højt.

Særligt f.s.v. angår den sidste fejlmelding så rettede konsulent ... den 30. september 2009 telefonisk henvendelse til A Plus i ..., der havde forestået synet. Her oplyste medarbejderen, at dette punkt var ensbetydende med en for høj kulilteprocent, hvilket ville kunne afhjælpes ved montering af en ny lambdasonde.

Klager oplyste i forbindelse med [skadekonsulentens] undersøgelse, at han havde parkeret bilen på p-pladsen ud for bopælen, som er en rækkehusbebyggelse. Selve p-pladsen er placeret ved gavlenden af bebyggelsen. Klager angav, at han ikke kunne huske præcist, hvor bilen holdt parkeret, men mente, at det var 2 eller 3 rækker på p-pladsen. Han var sikker på, at den holdt med fronten ind mod P-pladsens busk-anlæg.

Klager kunne ikke nøjagtig huske, hvornår han sidst så bilen. Han mente, at han havde set den indenfor en max to dage forud for bilens bortfjernelse. Klager havde oplyst, at der i forbindelse med parkering af bilen var påsat den angivne ratlås.

Klager udleverede to originalnøgler til bilen og oplyste, at der ikke i hans ejertid var udfattet kopinøgler. Begge nøgler er af selskabet testet som væren med aktiv transponder til startspærresystemet.

Særligt for så vidt angår vejen fra p-pladsen ved klagers hjemadresse og til p-pladsen ved skolen bemærkes det, at der ved udkørslen til p-pladsen fra klagers hjemadresse er minimum en fartdæmpende foranstaltning med skarp kant. Endvidere består indkørslen til skolen af en opkørsel med en hældningsprocent på ca. 5%.

På dette grundlag forekom det selskabet usandsynligt, at bilen eventuelt ved 'rulleskøjter' eller et fejeblad skulle være blevet trukket/transporteret fra p-pladsen ved klagers hjemadresse og de ca. 500 meter over til skolens p-plads for derefter at blive henstillet 'nydeligt' parkeret i en parkeringsbås med fronten ind mod et buskanlæg på skolens parkeringsplads, hvor bilen så blev afbrændt. Dette gælder særligt, når henses til at ratlåsen var i indgreb.

Selskabet lod herefter bilens tændings- og dørlåse undersøge af RM Group ved ... (tidligere VKK i Rigspolitiets tekniske afdeling). Rapporten fra RM Group er vedlagt klagen som side 71 ff. RM Group konkluderede, at bilens ratlås havde været aktiv/låst før branden, at startspærresystemets antennespole ved tændingslåsen sås uden voldelig påvirkning, at ratlåsen fungerede normalt og uden spor efter opbrud.

Endelig blev det angivet, at et *'ubestemmeligt redskab, muligvis en skruetrækker el.lign. med en bladbredde på max 8 mm på et tidspunkt, nærmere ? har været indført i tændingslåsens nøgleudskæring'.*

Det blev angivet, at indføringen havde medført, at der var sat flere tryk/skrabespor i og omkring nøgleudskæringens yderste del, men det var ...'s vurdering, at bearbejdningen ikke havde medført opbrydning af tændings/ratlåsen.

Selskabet modtog endvidere den 6. oktober 2009 resultatet af olieanalysen fra TX Analyse (Uno-X-energi A/S). Analysen (klagers side 31) konkluderede, at prøver for altovervejende indeholdt vand, der samtidig indeholdt Glykol. Forekomsten af Glykol indikerede utætheder i kølesystemet omkring toppakningen og at motorens driftsmæssige tilstand var kritisk. Som det fremgår af klagers side 40, var teknikeren hos TX Analyse bekendt med, at prøven var udtaget fra en bil, hvor der var udført slukningsarbejde.

Ved henvendelsen til teknisk afdeling hos Citroen Danmark den 7. oktober 2011 blev det oplyst, at den omhandlede model Citron Xsara fra 2001 var monteret med en startspærre med 'rullende koder'. Dette indebærer, at en gerningsmand - som udgangspunkt - ikke kan kopiere koden. For at starte bilen uden nøgle skal der således som udgangspunkt udskiftes motorstyring, styreboks og indkodes nye nøgler, hvilket indgreb i sagens natur ville tage et stykke tid på et værksted med det rette udstyr.

Ved henvendelse til Citroen i ... blev det af reservedelsafdelingen oplyst, at man typisk ikke hos Citroen registrerer, når der kopieres nøgler. For det tilfælde, at en kunde har mistet nøgler, omkodes de tilbageblevne og de nye nøgler sammen med bilen, således at den mistede nøgle ikke længere kan anvendes til at starte bilen. Der var ikke i Citroen i ...'s system optegnelser der viste, at der skulle være solgt en nøgle til omhandlede bil.

Endelig indhentede skadeinspektøren tilbud på udskiftning af en lambdasonde, ny bageste bremsecalipre samt bremserør inkl. montering. Tilbuddet fra Citroen i ... lød på i alt kr. 13.735,50.

Efter en samlet vurdering af sagen, afviste selskabet ved brev af 7. oktober 2009 at udbetale erstatning. Selskabet angav, at det ikke fandtes sandsynliggjort, at bilen var stjålet og efterfølgende afbrændt ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed (klagers side 19 og 20).

Der blev specielt lagt vægt på, at klager var i besiddelse af begge nøgler, at der ikke var fundet tegn på opbrud af tændings- og ratlåsen endsige dørlåsene, og at selskabet fandt det usandsynligt at startspærresystemet skulle være blevet omgået, eller at bilen skulle være blevet løftet eller trukket de ca. 500 meter fra p-pladsen ved klagers bopæl og til p-pladsen ved skolen.

Efter klage fra klager fastholdt selskabet ved brev af 27. oktober 2009 afslaget på dækning, jf. klagers side 21. Klager har efterfølgende angivet, at han ville indbringe sagen for ankenævnet, hvilket så er sket i 2011.

Selskabets stillingtagen.

Den indgivne klage giver ikke selskabet anledning til at ændre indstilling.

Selskabet afviser ikke, at det på nuværende tidspunkt er muligt via Internettet for få hundrede dollars at indkøbe (særligt kinesisk fremstillede) apparater, som muliggør omgåelse af startspærresystemet, særligt i biler af ældre dato. Det er f.eks. et sådan apparat, som er anvendt af autolåsesmed ... i udsendelsen Kontant, som klager også refererer til.

Imidlertid er selskabet ikke bekendt med, at der hidtil i Danmark skulle være stjålet eller bortkommet biler ved anvendelse af apparater til omkodning af startspærreanlæg. De biler, der er stjålet i Danmark og som er genfundet i udlandet med manipulation af startspærren har alle ifølge selskabets erfaringer været udsat for et fysisk indgreb i startspærresystemet i form

af decideret udskiftning af eller indgreb i motorstyreboksen. Der har i alle tilfælde været tale om nyere biler, og i næsten alle tilfælde om biler i 'luksusklassen'.

Sandsynligheden for, at en ukendt gerningsmand ved anvendelse af et via internettet indkøbt 'omkodningsapparat' skulle have omgået startspærren på klagers bil for at køre bilen 500 meter med henblik på parkering og afbrænding forekommer derfor at være endog særdeles ringe.

Hertil kommer, at omkodning af startspærren ikke i sig selv ville være tilstrækkelig. Der skulle tillige gennemføres en kortslutning af bilens tændingslås for at starte motoren. Som angivet har ... ved undersøgelse af tændingslåsen ikke fundet det sandsynligt, at de konstaterede mærker på/ved låsen skulle have haft opbrydende effekt.

Selskabet har naturligvis noteret sig klagers bemærkninger/undersøgelser vedrørende dirkeværktøj, men tillader sig at henvise til undersøgelsesresultatet fra ... og dennes vurdering, at mærkerne ikke har haft opbrydende effekt, særligt under hensyntagen til ...'s betydelige erfaringsgrundlag fra Rigspolitiets tekniske afdeling.

Herudover anser selskabet det for usandsynligt, at en gerningsmand ved anvendelse af fejeblad og/eller 'rulleskøjter' skulle have valgt at trække klagers bil op på et fejeblad eller ved anvendelse af 'rulleskøjter' have transporteret denne fra p-pladsen ved bopælen, hvor der er installeret fartbegrænsende foranstaltninger for herefter at parkere/placere bilen i en parkeringsbås ved skolens p-plads, og herefter afbrænde bilen.

Selskabet har i den forbindelse også noteret sig det af klager angivne mulige 'hævnmotiv' fra lokale unge.

Selskabet finder det imidlertid ganske usandsynligt, at en gerningsmand skulle have omgået bilens startspærresystem uden i øvrigt at efterlade sig opbrudsmærker ved kortslutning af tændingslåse eller skulle have borttransporteret bilen ved anvendelse af 'rulleskøjter' eller fejeblad fra p-pladsen ved den tæt bebyggede rækkehusbebyggelse for derefter alene at transportere bilen 500 meter væk og antænde denne.

Når dette endvidere sammenholdes med, at bilen på skadestidspunktet ikke var blevet genfremstillet til syn - uanset at fristen herfor var overskredet - efter de ved synet den 29. juni 2009 konstaterede mangler samt de af selskabet indhentede oplysninger fra A Plus i ... og Citroen samt XY tjek finder selskabet det sammenfattende ikke for sandsynliggjort, at bilen er eller kan være stjålet ved en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed med henblik på efterfølgende afbrænding."

Klageren har ved brev af 12/9 2011 til nævnet kommenteret selskabets brev. Han har bl.a. gjort gældende, at rapporten fra RM Group ikke som anført af selskabets advokat omhandler bilens dørlåse, men alene bilens ratstamme. Han har endvidere gjort gældende, at bilens startspærre ikke var udstyret med rullende koder. Til støtte herfor har han bl.a. henvist til en e-mail fra den bilforhandler, der solgte bilen til klageren. I mailen bekræfter bilforhandleren, at startspærren ikke havde rullende koder. Klageren har endvidere henvist til, at Citroën først begyndte at anvende startspærrer med rullende koder

i 2001, og da den forsikrede bil er registreret første gang den 1/1 2001, må den være produceret i 2000 eller tidligere.

Hertil har selskabets advokat i brev af 4/11 2011 bl.a. bemærket:

> "Særligt f.s.v. angår klagers bemærkninger i brevene af 14. september og 19. oktober 2011 f.s.v. angår rapport fra RM-Group vedrørende bilens dørlås er der desværre tale om en fejl fra min side. Det fremgår direkte af den allerede til Ankenævnet udleverede rapport, at denne alene vedrører bilens tændingslås, og dette bør også være klager helt åbenbart bekendt.
>
> Jeg kan samtidig oplyse, at selskabet har rettet henvendelse til Citroën, Skandinavien ved teknisk koordinator ... Denne har oplyst, at det ikke er korrekt, når klager angiver, at klagers bil, er en 'første generation startspærre' med såkaldt fast kode. Det af klager angivne ciffer på nøglekortet under rubrikken 'sikkerhedskode startspærre', som der er henvist til i korrespondancen mellem klager og Autohuset ..., er udelukkende en lagringskode. Denne anvendes iflg. Citroën ... på værkstedet ved tildeling af ekstranøgler i motorstyreboksen/startspærresystemet eller ved udskiftning af komponenter i systemet.
>
> Lagringskoden har ingen forbindelse til den krypterede/rullende kode, som startspærresystemet i bilen er udstyret med."

Parterne er fremkommet med yderligere bemærkninger i flere breve til nævnet.

Nævnet har fået forelagt sagens bilag, herunder parternes indlæg for nævnet i deres helhed.

Nævnet udtaler

Efter sin gennemgang af parternes indlæg og de fremlagte bilag finder nævnet, at der til sagens afgørelse kræves en nærmere bevisførelse vedrørende sagens faktiske omstændigheder. Da en sådan bevisførelse ikke kan finde sted for nævnet, men i givet fald må foregå ved domstolene, hvor der er mulighed for parts- og vidneafhøringer, må nævnet med henvisning til § 4 i nævnets vedtægter afstå fra at viderebehandle sagen.

14. 80.983

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Henning Jønsson